Die Bodensee-Toggenburgbahn

Entstehung und Entwicklung der st. gallischen Staatsbahn

Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum
der hohen juristischen Fakultät der Universität Bern

vorgelegt von

Walter Kesselring
von Bussnang (Kt. Thurgau)

Buchdruckerei R. Weber, Heiden 1940

Die Bodensee-Toggenburgbahn

Entstehung und Entwicklung der st. gallischen Staatsbahn

Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum
der hohen juristischen Fakultät der Universität Bern

vorgelegt von

Walter Kesselring
von Bussnang (Kt. Thurgau)

Buchdruckerei R. Weber, Heiden 1940

Die Fakultät hat diese Arbeit am 22. Februar 1940 auf Antrag von Prof. Dr. Friedrich Volmar als Dissertation angenommen, ohne damit zu den darin ausgesprochenen Auffassungen Stellung nehmen zu wollen.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern
in Dankbarkeit gewidmet

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547622_0032

Vorwort

Die Frage nach der volkswirtschaftlichen Bedeutung der schweizerischen Privatbahnen im Rahmen des gesamten Verkehrsapparates unseres Landes ist durch die Annahme des Bundesgesetzes über die Beteiligung des Bundes an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender privater Eisenbahnunternehmungen, vom 6. April 1939, in unzweideutiger Weise beantwortet worden. Durch die Schaffung der notwendigen Grundlage für die finanzielle Sanierung dieser Eisenbahnunternehmungen ist das durch die Diskussion über die Lage der Schweizerischen Bundesbahnen in den Hintergrund geratene Interesse für unsere Privatbahnen ganz allgemein wieder geweckt worden. Die Gründe, die die Privatbahnen in ihre heutige unhaltbare finanzielle Lage gebracht haben und damit das Privatbahnproblem als ebenso brennend erscheinen lassen wie dasjenige der Bundesbahnen, werden durch die geschichtliche Entstehung und die weitere Entwicklung der betreffenden privaten Eisenbahnunternehmungen klar ersichtlich.

Die vorliegende Arbeit stellt sich als Aufgabe, die Bodensee-Toggenburgbahn, und damit eine der wichtigsten schweizerischen Eisenbahnen, die unter den Begriff der Privatbahnen fallen, in ihrer Gesamtentwicklung zu untersuchen, um die unerlässlichen Anhaltspunkte zu gewinnen für eine Beurteilung der Bedeutung dieses Unternehmens für die von ihm bediente Landesgegend. Wir wollen aber mit unseren Ausführungen nicht darauf abzielen, bloss den Beweis zu erbringen, dass die Voraussetzungen für die Gewährung einer Bundeshilfe zur finanziellen Rekonstruktion im Sinne des erwähnten Bundesgesetzes für dieses Unternehmen zutreffen. Vielmehr sei versucht, alle Probleme, die zur heute herrschenden Revolution im Verkehrswesen geführt haben, an einem einzigen Bahnunternehmen im Gesamtzusammenhang zu betrachten. Dabei wollen wir uns von der etwas primitiven Auffassung von der Alleinverantwortlichkeit des Automobils an der prekären Lage der Eisenbahnen befreien, da auch gesetzliche und bahninterne Faktoren in weitgehendem Masse für die heutige Notwendigkeit einer Wiederaufrichtung und einer Neuorganisation des gesamten schweizerischen Verkehrsapparates mitverantwortlich gemacht werden müssen.

Im Rahmen einer solchen Gesamtdarstellung werden notwendigerweise die einzelnen Probleme nicht die erwünschte eingehende Behandlung erfahren können. Da es aber für einen Aussenstehenden trotz weitgehender Benutzung umfangreicher Fachliteratur kaum möglich wäre, die grossen verkehrswirtschaftlichen Probleme im einzelnen in wissenschaftlicher Bearbeitung zu erfassen und vor allem zu fördern, glauben wir durch diese Arbeit

weit eher zum Verständnis für die Aufrechterhaltung unseres nationalen Verkehrsapparates, als einer Lebensfrage für die gesamte schweizerische Volkswirtschaft, beizutragen.

Es ist mir eine angenehme Pflicht, an dieser Stelle meinem verehrten Lehrer, Herrn Prof. Dr. Fr. Volmar, für die Anregung zu dieser Arbeit meinen aufrichtigsten Dank auszusprechen. Zu Dank verpflichtet bin ich ferner Herrn Mathys, Bibliothekar der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und den Bibliothekaren der st. gallischen Kantonsbibliothek und der Stadtbibliothek Vadiana in St. Gallen, die mich bei der Materialbeschaffung immer bereitwillig unterstützt haben.

St. Gallen, im Frühjahr 1940. **Der Verfasser.**

Inhaltsverzeichnis

Vorwort V
Quellen- und Literaturverzeichnis IX

I. Kapitel: Die geschichtliche Entwicklung der BT

1. Die Eisenbahnpolitik des Kantons St. Gallen bis zum Jahre 1887 2
2. Die weitere Entwicklung der st. gallischen Eisenbahnbestrebungen bis zur Gründung der BT 6
3. Die Kostenvoranschläge 24
4. Die Finanzierung der BT 32
5. Die Entwicklungsgeschichte der Elektrifikation der BT 46

II. Kapitel: Die rechtliche Organisation der Gesellschaft und das Personal

A: Die rechtliche Organisation der Gesellschaft.

1. Allgemeines 61
2. Die Generalversammlung 71
3. Die Verwaltung:
a) Allgemeines 75
b) Der Verwaltungsrat 79
c) Die Direktionskommission 79
d) Der Direktor 80
4. Die Kontrollstelle 80

B: Das Personal.

1. Allgemeines 81
2. Die Besoldungsverhältnisse 90
3. Die Pensions- und Hülfskasse 94
a) Die Pensions- und Hülfskasse für die ständigen Angestellten . 95
b) Die Pensions- und Hülfskasse für die ständigen Arbeiter . . 101
4. Die Unfallversicherung 102

III. Kapitel: Die Verkehrsverhältnisse

A: Die Tarifpolitik der BT

1. Allgemeines 105
2. Die Personentarife 115
3. Die Gütertarife 125

B: Die Entwicklung des Verkehrs:

1. Der Personenverkehr 139
2. Der Güterverkehr 140

IV. Kapitel: Die Betriebsverhältnisse

1. Allgemeines 141
2. Die Betriebseinnahmen 148
3. Die Betriebsausgaben 155
4. Die Betriebsüberschüsse und die Gewinn- und Verlustrechnung . 161

Schlusswort 165

Quellen- und Literaturnachweis

1. Quellen.

Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der schweizerischen Eidgenossenschaft.

Amtliches stenographisches Bulletin der Bundesversammlung.

Amtsbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat des Kantons St. Gallen.

Amtsblatt des Kantons St. Gallen.

Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichtes.

Geschäftsberichte, Reglemente und Statuten der Bodensee-Toggenburgbahn.

Protokolle des Regierungsrates des Kantons St. Gallen.

Schweiz. Eisenbahnstatistik, herausgegeben vom eidg. Amt für Verkehr.

Bericht des Initiativkomitees St. Gallen-Zug an die Regierung des Kantons St. Gallen betreffend die doppelspurige Anlage des Albistunnels, St. Gallen 1892.

Dietler H.: Die Rickenbahn, Gutachten erstattet an das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement, Luzern 1900.

Eingabe des Eisenbahnkomitees St. Gallen-Rapperswil an den h. Regierungsrat des Kantons St. Gallen, vom 14. April 1890.

Expertenbericht von Perbs und Hennings über das Eisenbahnprojekt St. Gallen-Zug, Zürich und Schaffhausen 1893.

Gemeinderat St. Gallen: Das Eisenbahnprojekt St. Gallen-Romanshorn, St. Gallen 1897.

Grauer-Frey: An den h. Regierungsrat des Kantons St. Gallen, St. Gallen 1893.

Landammann und Regierungsrat des Kantons St. Gallen an den schweizerischen Bundesrat, Eingabe vom 29. Juni 1901.

Moser R.: Gutachten über die verschiedenen Rickenbahnprojekte, St. Gallen 1901.

Rekurs an die hohe Bundesversammlung gegen die Schlussnahme des schweizerischen Bundesrates vom 16. Februar 1892 betreffend die einspurige Anlage des Albistunnel, St. Gallen 1892.

Ritter-Egger E.: Die Fortsetzung der Toggenburgerbahn, Beiträge zur Frage, Zürich 1898.

Röll: Encyklopädie des Eisenbahnwesens, Berlin 1912.

2. Literatur.

Acworth W. M.: Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, ins Deutsche übersetzt von H. Wittek, Wien und Berlin 1926.

Arbenz E.: Die gemischt-wirtschaftliche Unternehmung im schweizerischen Recht. (Zürcher Beiträge zur Rechtswissenschaft, herausgegeben von Egger, Fleiner und Hafter, Neue Folge Heft 14). Aarau 1929.

Bangerter M.: Das Aktienrecht und seine Anwendung auf die schweizerischen Eisenbahnen, Diss. Bern 1910.

Bodensee-Toggenburg-Zürichsee, Denkschrift über die Eisenbahnverbindung Romanshorn-St. Gallen-Wattwil-Uznach, herausgegeben vom St. Gallischen Ingenieur- und Architektenverein, St. Gallen 1911.

Borght R. van der: Das Verkehrswesen, Leipzig 1912.

Bundesbahnen und Automobil (Caveant Consules!), herausgegeben von der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern 1930.

Ehrnrooth N. G.: Die wirtschaftliche Notlage der Eisenbahnen in den Nachkriegsjahren und ihre Einwirkung auf die Verkehrspolitik, Helsingfors 1935.

Fischer W.: Die Personenfahrpreise der Schweizerischen Bundesbahnen 1914 bis 1920 (Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen, herausgegeben von Saitzew, Band 3, Zürich 1924).

Fleiner Fr.: Schweizerisches Bundesstaatsrecht, Tübingen 1923.

Frey J. R.: Die Schiffbarmachung des Rheins von Rheinfelden bis zum Bodensee, Basel 1939.

Goldschmidt R.: Grundfragen des neuen schweiz. Aktienrechts (Veröffentlichungen der Handelshochschule St. Gallen, Reihe A, Heft 12), St. Gall. 1937.

Gross G.: Die Staatssubventionen für Privatbahnen, Wien 1882.

Hess F.: Die staatliche Genehmigung der Statuten der Eisenbahngesellschaften in der Schweiz, Diss. Zürich 1920.

Hug W.: Die rechtliche Organisation der öffentlichen Unternehmen von Kanton und Gemeinde, in der Festgabe Fritz Fleiner, Zürich 1937.

— Zur Revision des Schweizerischen Aktienrechts (Veröffentlichungen der Handelshochschule St. Gallen, Heft 7), St. Gallen 1934.

Hungerbühler J. M.: Ueber das St. Gallische Eisenbahnwesen, St. Gallen und Bern 1846.

Kaelin C.: Die Schweizerische Südostbahn, Diss. Freiburg, Lachen 1933.

Oetiker J.: Die Eisenbahn-Gesetzgebung des Bundes, 4 Bände, Solothurn 1913—1918.

Passow R.: Die gemischt privaten und öffentlichen Unternehmungen auf dem Gebiete der Elektrizitäts- und Gasversorgung und des Strassenbahnwesens, Jena 1912.

Rathenau W.: Vom Aktienwesen, Berlin 1917.

Saitzew M.: Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen, Bern 1932.

Sax E.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Band III: Die Eisenbahnen, Berlin 1922.

Schubiger E.: Rickenbahn und Linthgebiet, Uznach 1897.

Schweizer W.: Die kantonale Eisenbahn-Subventions-Gesetzgebung in der Schweiz, Diss. Bern 1922.

Schweizerische Eisenbahner-Gewerkschaft, 50 Jahre, Bern 1939.

Staffelbach H.: Normalgütertarif und Kostenstruktur der Schweizerischen Bundesbahnen 1904—1929—1937. (Zürcher volkswirtschaftliche Forschungen, herausgegeben von Saitzew, Band 29), Zürich 1939.

Stammler R.: Wirtschaft und Recht nach der materialistischen Geschichtsauffassung, Berlin und Leipzig 1921.

Volmar F.: Zur Geschichte der schweiz. Eisenbahngesetzgebung, erschienen in den schweiz. Blättern für Wirtschafts- und Sozialpolitik 1895, Band I, Seite 274 ff.

— Die Anfänge des Eisenbahnwesens im schweiz. Bundesstaat, Bern 1904.

— Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens, im Handwörterbuch der schweizer. Volkswirtschaft, Band I, Seite 864 ff.

— Die Revisionsbedürftigkeit des schweiz. Eisenbahnrechtes, erschienen in der Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins, Heft 9, Band 71, Bern 1935.

— Die Bundesbeschlüsse über Hilfeleistung an notleidende Transportanstalten vom 18. Dezember 1918 und 13. April 1933, erschienen in der Festgabe für Ernst Scherz, Zürich 1937.

Weissenbach Pl.: Das Eisenbahnwesen der Schweiz, 2 Teile, Zürich 1913 bis 1914.

Wolfers A.: Die Verwaltungsorgane der Aktiengesellschaft (Zürcher Beiträge zur Rechtswissenschaft, herausgegeben von Egger, Hafter, Huber und Reichel LXVI), Aarau 1917.

I. KAPITEL

Die geschichtliche Entwicklung der Bodensee-Toggenburgbahn

Die Geschichte der BT spiegelt in ihrer Mannigfaltigkeit alle Schwierigkeiten wider, denen die Gründung und Entwicklung neuer Eisenbahnunternehmungen in der Schweiz unterworfen war. Trotz einer endlosen Reihe heftiger Kämpfe, ist vor allem dank der Energie weitsichtiger Männer ein Unternehmen entstanden, das durch seine wirtschaftliche Bedeutung die grossen Opfer gerechtfertigt hat, die in erster Linie der Kanton St. Gallen brachte.

Wenn wir hier, unter Ausserachtlassung der Ueberfülle von verwirrenden Details von der Entwicklung der gesamten Eisenbahnpolitik des Kantons St. Gallen, zwar nur in grossen Zügen, aber doch ein hinlänglich vollständiges Bild zu geben versuchen, so geschieht dies aus der Ueberlegung, dass der Bau der BT diese Entwicklung auch gleichzeitig zum Abschlusse gebracht hat. Dieses ganze Jahrhundert, das wir in unserer Betrachtung kurz streifen, zeigt uns, dass die führenden st. gallischen Staatsmänner, die das Schicksal in den entscheidenden Augenblicken an die Spitze stellte, trotz stark divergierender wirtschaftlicher und vor allem politischer Interessen nie die volkswirtschaftliche Bedeutung eines gut funktionierenden Verkehrsapparates für das Wirtschaftsleben und für die Landesverteidigung verkannt haben und damit auch hier die Entwicklung des jetzigen Eisenbahnnetzes nicht nur das zwangsläufige Ergebnis geographischer, wirtschaftlicher und kultureller Verhältnisse darstellt, sondern in massgebender Weise das zielbewusste Wollen und die Gestaltungskraft einiger Männer verkörpert.

Ueberall zeigt der Werdegang der schweizerischen und hier im besondern der st. gallischen Eisenbahnbestrebungen die markanten Schatten der Zeitgeschichte. Deshalb erscheint es wohl unerlässlich, die diesbezüglichen, jeweiligen Entschlüsse nur vom Standpunkt der damals herrschenden politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse aus zu beurteilen, da es mit einer geschichtlichen Würdigung einer Entwicklung unvereinbar ist, bei der Betrachtung anderer, von den unsrigen verschiedenen Zuständen, von vornherein jene Gesetze auf sie auszudehnen, die wir für unser eigenes Wirtschaftsleben in der Gegenwart anerkennen. Diese heute wirksamen und

geltenden eisenbahnpolitischen Anschauungen werden wir in spätern Abschnitten würdigen, um das Bild des Entwicklungsganges der BT, wie es das folgende Kapitel zu entwerfen versucht, in zweckentsprechender Weise zu ergänzen.

1. Die Eisenbahnpolitik des Kantons St. Gallen bis zum Jahre 1887

Die erste Zusammenkunft von st. gallischen Eisenbahnfreunden fand am 17. Januar 1836 in Rorschach statt.[1]) Man besprach die Möglichkeit der Erstellung einer Schienenbahn von diesem wichtigen Kornmarkt zur Kantonshauptstadt, kam aber zunächst zum Schlusse, dass dies ein Ding der Unmöglichkeit sei. Trotz diesem entmutigenden Anfang sandte die st. gallische Regierung den Strassenbauinspektor Hartmann zu Eisenbahnstudien nach Belgien und England und liess nach seiner Rückkehr umfangreiche Vorarbeiten im Hinblick auf den Bau von Eisenbahnen ausführen. Zu gleicher Zeit hatte sich in Zürich ein Komitee für eine Eisenbahn von Zürich nach Basel gebildet, dem auch die beiden St. Galler Baumgartner und Gmür angehörten, denen die Aufgabe überbunden worden war, eine Fortsetzung dieser Linie nach dem Kanton St. Gallen zu erreichen.

Diese hoffnungsvollen Bestrebungen fanden aber ein kümmerliches Ende durch die ausserordentlichen politischen Ereignisse der Septemberrevolution 1839, deren Folgen auch der Kanton St. Gallen zu spüren bekam. In einem Berichte der st. gallischen Regierung wird konstatiert, »dass das Zerfallen der Eisenbahngesellschaft in Zürich auch in unserem Kanton die Folge nach sich gezogen habe, dass die Vorarbeiten für Eisenbahnen keine Fortschritte gemacht haben. Das Erschlaffen auf dieser Seite steht aber in auffallendem Kontrast mit dem ausserordentlichen Aufschwung, den sonst das Eisenbahnwesen in beinahe allen Staaten Europas genommen hat. Das Misslingen einer ersten Kraftanstrengung in einem Nachbarkanton darf uns daher nicht entmutigen und eine Gleichgültigkeit hervorrufen, die gerade in dem Zeitpunkt am verderblichsten wäre, in welchem das grosse Netz der europäischen Handelsstrassen im Werden begriffen ist.«[2])

Aus diesen Worten erklärt sich auch, wie willkommen es der St. Galler Regierung sein musste, dass die Eisenbahnbestrebungen im Jahre 1845 von

1) Volmar: Die Anfänge des Eisenbahnwesens im schweizerischen Bundesstaat. Volmar: Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens, im Handwörterbuch der schweiz. Volkswirtschaft, BD. I, S. 864.

2) Amtsbericht des Kleinen Raths vom Kanton St. Gallen über das Jahr 1841, S. 87.

ganz anderer Seite neues Leben erhielten, als Oberingenieur Lanicca das Gesuch um Konzessionierung einer St. Gallisch-Bündnerischen Eisenbahn einreichte. Da man aber nichts überstürzen wollte, beschloss man, vorgängig der Erteilung der Konzession, ein diesbezügliches Einverständnis mit Graubünden zu erzielen. Die im gleichen Jahre durch den Kanton Tessin an Ingenieur Carbonazzi erteilte Konzession für eine Lukmanierbahn gab Anlass zur Gründung einer Gesellschaft für eine Eisenbahnverbindung des Lago maggiore mit dem Bodensee in Turin, zu der auch Lanicca beigezogen wurde. Zur Vereinigung aller schweizerischen Ostalpenbahninteressen schlossen die interessierten Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin am 30. Oktober 1845 einen Staatsvertrag, worin in diesem Zusammenhang besonders Art. 1 von Bedeutung ist:

«Es sollen Konzessionen erteilt werden für die Strecken:
Rorschach-Chur-Lukmanier-Locarno.
Wallenstadt-Sargans.
Rapperswil-Weesen.»[1])

Durch diese rasche Folge der Ereignisse sah sich der Kanton St. Gallen veranlasst, für den projektierten Eisenbahnbau auch die nötige gesetzliche Grundlage zu schaffen. Er erliess am 22. Januar 1846 ein erstes Eisenbahngesetz[2]), dessen Hauptinhalt lautete: Zur Anlegung von Eisenbahnen ist eine vom Grossen Rate zu erlassende Konzession erforderlich. Dieser setzt die näheren Bedingungen im Sinne der Staatsinteressen fest. Für die Gesellschaft mit ihrem Betriebe und für die Bahn mit ihrem Material gilt Steuerfreiheit. Für alle Einrichtungen, welche der Bau und Betrieb der bewilligten Bahnstrecke nötig machen, wird das Expropriationsrecht angewendet.

Doch dieser Optimismus erwies sich als verfrüht, da die politischen Ereignisse des Jahres 1848 und der Kapitalmangel, der sich trotz des Beitrittes Sardiniens zum erwähnten Staatsvertrage ergab, den Beginn des Bahnbaues verunmöglichten.

Nach Errichtung des Bundesstaates wurden die Eisenbahnfragen durch die Eidgenossenschaft an die Hand genommen. Kurz nach Erlass des Expropriationsgesetzes im Jahre 1850[3]), beauftragte der Bundesrat die englischen Fachleute Stephenson und Swinburne mit einem Gutachten über das künftige schweizerische Bahnnetz. Infolge der in dieser Schrift ausgesprochenen Warnungen vor den Grundsätzen freier Konkurrenz und der

1) Hungerbühler: Ueber das St. Gallische Eisenbahnwesen, S. 65.
Volmar: Zur Geschichte der schweiz. Eisenbahngesetzgebung, in den schweiz. Blättern für Wirtschafts- und Sozialpolitik, 1895, Bd. I, S. 279.

2) Volmar: a. a. O. S. 274.
Schweizer: Die kantonale Eisenbahn-Subventionsgesetzgebung in der Schweiz, S. 54.
Hungerbühler: a. a. O. S. 22 und 63 ff.

3) Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850.

Verfechtung regionaler Verkehrsinteressen, entschied sich der Bundesrat gegen den privaten Bau und Betrieb und befürwortete ein gesamtschweizerisches, durch den Bund und die Kantone zu erstellendes Eisenbahnnetz. Die Mehrheit der Bundesversammlung stellte sich jedoch auf den Standpunkt der Anhänger des Privatbaues und sanktionierte ihre Auffassung durch den Erlass des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852, das den Bau und Betrieb der Eisenbahnen der Privattätigkeit und der kantonalen Rechtsgestaltung überliess. Wohl unterlagen einerseits die Konzessionen der Ratifikation des Bundes, der die Genehmigung aber nur versagen konnte, wenn militärische Interessen dies erforderten (Art. 7) und anderseits konnte er die Gewährung einer kantonalen Konzession erzwingen, wenn das Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben es erheischten (Art. 17), aber der Haupteinfluss im Eisenbahnwesen blieb den Kantonen gewahrt.

Diesen Beschluss hatte St. Gallen im Grunde genommen schon vorweggenommen, indem der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft am 14. Juni 1852 die Konzession für die Strecke von Rorschach über St. Gallen nach Wil erteilt worden war. Der leitende Gründungsgedanke war, den blühenden Getreidemarkt Rorschach, das gewerbreiche St. Gallen, dessen Hinterland Appenzell und das Toggenburg mit Zürich und vor allem mit Basel in Verbindung zu bringen, weshalb auch die Linie Rorschach-Wil ausdrücklich als erste Sektion einer Bodensee-Basel-Eisenbahn bezeichnet wurde. Die Fortsetzung bis Winterthur erfuhr eine kleine Verzögerung durch die Verweigerung der thurgauischen Konzession, die aber, nach erstmalig erfolgter Intervention durch die Bundesversammlung am 9. März 1853 nachträglich erteilt wurde.

Für die Erstellung der Linien Chur-Rorschach und Sargans-Rapperswil, gedacht als erste Sektionen einer künftigen Lukmanierbahn, hatte sich die Südost-Bahngesellschaft[1]) gebildet, der auch die Konzessionen übertragen wurden, die man der untätig gebliebenen Turiner Gesellschaft entzogen hatte. Die neue Gesellschaft, an der in hervorragendem Masse englisches Kapital beteiligt war, zeigte sich aber technisch und finanziell diesen Aufgaben nicht gewachsen, weshalb die Bauarbeiten ins Stocken gerieten. Die gleichzeitig auch bei der St. Gallen-Appenzeller- und der am 25. Juni 1853 gegründeten Glattal-Bahngesellschaft auftretenden Schwierigkeiten der Beschaffung der noch fehlenden Mittel zur Fertigstellung der in Angriff genommenen Linien führten Anfang 1857 mit Hilfe der Rotschild'schen Bankgruppe, der «Réunion financière» in Paris, zur Fusion der drei Unternehmen unter dem neuen Namen «Vereinigte Schweizerbahnen» (VSB).

Unterdessen hatte das Lukmanierunternehmen neue Impulse erhalten und mehrere Male glaubte man das Ziel erreicht zu haben. Das Scheitern eines

1) Nicht zu verwechseln mit der heutigen Südostbahn Wädenswil-Einsiedeln und Rapperswil-Arth-Goldau.

diesbezüglichen Vertrages mit Italien im Jahre 1861 und vor allem der Beitritt Zürichs und der mächtigen Nordostbahn zu den Bestrebungen der Zentralschweiz und damit zum Gotthardunternehmen besiegelten das Schicksal des Lukmanierprojektes aber endgültig.

Es ist verständlich, dass nun der Kanton St. Gallen seine Bestrebungen darauf richtete, durch den Ausbau der innern Verkehrswege sein Eisenbahnnetz zu erweitern. So wurde 1866 eine Beteiligung von 2½ Millionen Franken an die Toggenburgerbahn Wil-Ebnat beschlossen[1]), womit das schon 1856 projektierte, aber an Finanzierungsschwierigkeiten gescheiterte Unternehmen gesichert war, und ferner bewilligte man im Jahre 1872 eine Beteiligung von Fr. 200 000.— an eine Eisenbahn Gossau-Sulgen.[2])

Damit war bis 1901 der Eisenbahnbau des Kantons St. Gallen ziemlich an seinem Ende angelangt. Während hier die Ungunst der Zeitverhältnisse nur Eisenbahnschöpfungen von mehr sekundärer Bedeutung aufkommen liess (Winkeln-Herisau [1875]; Herisau-Appenzell [1886]; Frauenfeld-Wil [1887]. St. Gallen-Gais [1889]), leitete das revidierte Eisenbahngesetz von 1872[3]), das die eidgenössische Eisenbahnhoheit an Stelle der kantonalen Vorrechte setzte, in der übrigen Schweiz eine neue Eisenbahnkampagne ein. So wurden von 1860 bis 1900 das Centralbahnnetz von 248 auf 395 km, dasjenige der Nordostbahn von 178 auf 771 km erweitert, während das Netz der Vereinigten Schweizerbahnen um ganze 73 km von 227 auf 300 km zunahm.

Damit war eine grosszügige st. gallische Verkehrspolitik ausgeblieben, was wohl zum Teil auf das Scheitern der Bestrebungen für eine ostschweizerische Alpenbahn zurückzuführen ist. Die damit in den Vordergrund tretende Forderung nach Ausbau des internen Eisenbahnnetzes liess aber jene Aktivität vermissen, die sich aus dem gleichen Grunde im Kanton Graubünden bemerkbar machte, der durch den Verlust dieser internationalen Durchgangslinie weit mehr verloren hatte und anderseits an Einwohnerzahl und an industrieller Bedeutung weit hinter dem Kanton St. Gallen stand. Auch in Bezug auf die Stadt St. Gallen hatte die Verbesserung der Verkehrsmittel bei weitem nicht Schritt gehalten mit der fortschreitenden Bevölkerungszunahme und der stark gesteigerten industriellen und kommerziellen Bedeutung. Sofern wir von der Schmalspurbahn St. Gallen-Gais absehen, musste sich ihr gesamter Bahnverkehr auf der eingleisigen Linie Rorschach-Winterthur abwickeln. Diese Passivität kommt deutlich zum Ausdruck in den finanziellen Beteiligungen der Stadt St. Gallen im Vergleich mit den entsprechenden Zahlen von Winterthur. Die von Seite St. Gallens geleisteten Eisenbahnsubventionen betrugen damals Fr. 2 085 000.—, während für Winterthur die Summe der Beteiligungen bereits Fr. 9 700 000.— erreichte.

1) Amtsbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat des Kantons St. Gallen über das Jahr 1866, S. 38. (Im Folgenden abgekürzt als «Amtsbericht».)

2) Amtsbericht 1872, S. 189.

3) Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 23. Dezember 1872.

Das Fundament zu einer neuen energischen und zielbewussten st. gallischen Eisenbahnpolitik wurde geschaffen durch zwei Tatsachen: Da die Stadt St. Gallen wohl mit Recht als wirtschaftliche Hauptstadt des obern Thurgau bezeichnet wurde, war es für die Behauptung dieses Ranges dringend nötig, die ungenügende Eisenbahnverbindung nach Romanshorn via Rorschach durch eine direkte Eisenbahnlinie zu ersetzen. Anderseits war es aus materiellen und ideellen Gründen eine staatspolitische Notwendigkeit geworden, das Linthgebiet, das durch Gebirgswälle vom übrigen Kanton geographisch getrennt ist, mit demselben in möglichst nahe Verbindung zu bringen.

Damit hatte der Kanton St. Gallen eine verkehrspolitische Aufgabe von grösster Wichtigkeit zu lösen, deren Entwicklung über mannigfaltige Hindernisse und Kämpfe hinweg wir im Folgenden darlegen werden.

2. Die weitere Entwicklung der st. gallischen Eisenbahnbestrebungen bis zur Gründung der Bodensee-Toggenburgbahn.

Die Einsicht in die Notwendigkeit einer direkten Bahnverbindung zwischen dem Linthgebiet und dem Toggenburg hatte die st. gallischen Bezirksammänner von See und Gaster veranlasst, auf den 3. April 1887 eine Versammlung nach Uznach einzuberufen, um mit Interessenten aus allen Gemeinden der genannten Bezirke und deren benachbarten Landschaften die Möglichkeit einer Eisenbahnlinie über den Ricken ins Toggenburg zu erörtern. Diesbezügliche Studien waren schon im Jahre 1873 auf Veranlassung der Toggenburgerbahn durch Ingenieur Dardier ausgearbeitet worden, konnten aber für die gesteigerten Anforderungen nicht mehr genügen. Das von der Versammlung an die Regierung gestellte Gesuch um Uebernahme der Kosten für neue Vorstudien wurde in Beachtung «der staatspolitischen Bedeutung der Rickenbahn für den Kanton St. Gallen»[1]) als begründet erachtet und ein Kredit von Fr. 7000.— bewilligt.[2]) Der mit den Arbeiten betraute Ingenieur Gysin von Zürich sprach sich in seinem einlässlichen Gutachten zugunsten einer Linie Ebnat-Uznach aus, die er mit einem Bau-

1) Schubiger: Rickenbahn und Linthgebiet, S. 4.
2) Amtsbericht 1887, S. 331.

kapital von 4,74 Millionen veranschlagte. Als rationellste Lösung empfahl er die Angliederung der Rickenbahn und der Toggenburgerbahn an die VSB, denen zu diesem Zwecke durch Staat und Gemeinden eine Subvention von 1½ Millionen dekretiert werden sollte.

Durch die einseitige Bevorzugung von Uznach hatte sich in Rapperswil eine Opposition gebildet, welche den Verlauf der Linie nach Rapperswil befürwortete, mit dem Hinweis auf dessen Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt.

Um ein Auseinandergehen der Meinungen für ein Projekt, das in solchem Masse st. gallische Interessen auf sich vereinigte, zu verhindern, berief auf Antrag der Regierung der Verwaltungsrat der Toggenburgerbahn am 10. Februar 1889 Vertreter sämtlicher Gemeinden der Bezirke Gaster und See, sowie von Ebnat, Kappel, Lichtensteig und Wil zu einer Delegiertenversammlung nach Uznach ein. Die grosse Mehrheit sprach sich in dieser Versammlung für den bereits in dem Gutachten von Gysin enthaltenen Antrag aus, die Detailstudien ausschliesslich auf Ebnat-Uznach zu beschränken. Von den auf Fr. 22 000.— veranschlagten Studienkosten übernahm der Kanton 11 000 Franken, während die andere Hälfte bereitwilligst von den interessierten Gemeinden und der Stadt St. Gallen zugesichert wurde.

Der Mangel günstiger Verkehrsverbindungen hatte auch in Degersheim zur Bildung eines Initiativkomitees für eine Strassenbahn Degersheim-Flawil geführt, um den Anschluss an die VSB zu erhalten. Die gleichzeitig erörterte Fortsetzung als Gürtelbahn über Neckertal-Schönengrund-Waldstatt» traf mit den Eisenbahnbestrebungen verschiedener Gemeinden des Untertoggenburgs und des Neckertales zusammen, die schon seit längerer Zeit nach bessern Verkehrsverbindungen unter sich und mit der Kantonshauptstadt trachteten. Beide Bestrebungen liessen den grossen verkehrspolitischen Gedanken entstehen, diese Projekte mit den bereits bestehenden einer Rickenbahn und einer direkten Verbindung Rapperswil-Zug in einem einzigen zu vereinigen und damit für die Nordostschweiz eine direkte Verbindung mit der Zentralschweiz und dem Gotthard zu schaffen. Beide Komitees hatten am 28. April 1889 in Degersheim eine gemeinsame Besprechung, wo statt der vorgesehenen Verbindung mit Flawil die Bevorzugung eines Anschlusses über Herisau in St. Gallen betont wurde, um damit gleichzeitig die beiden grössten Industriezentren der Nordostschweiz durch eine Normalspurbahn in direkte Verbindung zu bringen. Um die grosszügige Idee einer Vereinigung aller Einzelprojekte zu fördern, wurde auf den 12. Mai 1889 eine Versammlung von Vertretern aller an einer Linie Rapperswil-St. Gallen interessierten Gemeinden nach Wattwil einberufen.

Herr Grauer-Frey von Degersheim gab eingehend Aufschluss über das neue Projekt einer Eisenbahn von St. Gallen über Wattwil nach Rapperswil und wurde zum Präsidenten des bestellten Initiativkomitees gewählt, das

nun mit der weitern Verfolgung der Angelegenheit betraut wurde. Dieses beauftragte am 13. Juni Ingenieur Ad. Brunner mit der Ausarbeitung eines Projektes unter ausdrücklichem Hinweis auf die Wichtigkeit einer möglichst kurzen Linie und dadurch einer Bevorzugung des Anschlusses an eine Rickenbahn in Wattwil gegenüber demjenigen in Ebnat. Damit wurden von Neuem jene Sonderinteressen geweckt, welche bereits früher gegen eine Linie Wattwil-Uznach-Rapperswil opponiert hatten. Nationalrat Bühler-Honegger sprach sich gegen den Anschluss in Uznach aus und forderte in einer Streitschrift die direkte Linienführung nach Rapperswil. Für die Toggenburgerbahn war die Linienführung von enormem Interesse, wurde doch der Brutto-Einnahmenausfall, den sie durch die Linie St. Gallen-Wattwil erleiden würde, auf ein Drittel ihrer Gesamteinnahmen beziffert. Um sich davor zu sichern, reichte sie am 3. August 1889 ein Konzessionsgesuch für eine Linie Ebnat-Rapperswil ein.

Inzwischen hatte das Degersheimer Initiativkomitee in sein bestehendes Projekt auch die Fortsetzung von Rapperswil nach Zug einbezogen und am 14. Oktober 1889 eine direkte Linie St. Gallen-Zug zur Konzession angemeldet. Das vom Konzessionär Grauer-Frey und vom Verfasser Ad. Brunner gezeichnete Konzessionsgesuch rechnete für die

1. Sektion	St. Gallen-Wattwil	Fr.	10 280 000. —
2. Sektion	Wattwil-Rapperswil	Fr.	6 610 000. —
3. Sektion	Rapperswil-Zug	Fr.	5 504 000. —
	Baulänge 85,72 km	Fr.	22 394 000. —
	Betriebslänge 89,77 km	Fr.	22 500 000. —

Dieses Gesuch durchkreuzte das Vorhaben Bühler-Honegger's, aus dem Seedamm, der Zürichsee-Gotthardbahn, der Wädenswil-Einsiedelnbahn und dem neuen Projekt Pfäffikon-Goldau eine Südostbahngesellschaft zu bilden. Dieser gelangte am 8. November 1889 mit einer Eingabe an die Regierung, in welcher er ein «Projekt für die Finanzierung zur Erwerbung und Fortsetzung der Toggenburgerbahn» entwickelte, das eine völlige Fusion der Toggenburgerbahn mit der Südostbahn zu einem einzigen Unternehmen Wil-Rapperswil-Goldau verlangte. Die Regierung verhielt sich demgegenüber ablehnend, bemühte sich im Gegenteil darum, «den Abschluss der Verhandlungen bei Gründung der Südostbahn so lange zu verschieben, bis über die Verhältnisse des Projektes St. Gallen-Zug nähere Aufschlüsse vorlagen.»[1])

Eine erste Abklärung der Lage brachte ein Vertrag zwischen der Südostbahn und dem Komitee St. Gallen-Zug, der die maximale Steigung zwischen Pfäffikon und Samstagern von 50 ‰ auf 30 ‰ reduzierte, wenn der Südost-

1) Amtsbericht 1889, S. 272.

bahn die Mehrkosten von Fr. 300 000.— bis Fr. 800 000.— ersetzt würden, ferner, gegen eine jährliche Entschädigung der durchgehenden Linie an die Südostbahn jener die Benutzung des Seedammes gestattete.

Das Komitee St. Gallen-Zug legte am 14. April 1890 dem st. gallischen Regierungsrate verschiedene Entwürfe zur Finanzierung des Unternehmens, sowie Vorschläge über die von den interessierten Gemeinden zu leistenden Subventionen vor. Neben der Finanzierung des Unternehmens durch ein Bankensyndikat, wobei die Subventionen der interessierten Gemeinden in Form von Stammaktien bis zum Betrage von Fr. 6 910 000. - figurierten, wurde, vor allem im Hinblick auf den Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen durch den Bund, die Finanzierung durch den Kanton St. Gallen empfohlen, denn «das Interesse des Bundes an der projektierten Linie ist umso augenscheinlicher, als wohl von Niemandem bezweifelt werden kann, dass, falls der Rückkauf der Bahnen heute schon vollendete Tatsache wäre, die industriellen Kantone St. Gallen und Appenzell und deren Hauptstädte, sowie der Kanton Glarus, die rationelle Anlage der Linie St. Gallen-Zug mit Erfolg fordern könnten, weil diese Gegenden punkto Verkehrsmittel hinter andern schweizerischen Landesteilen gleicher Bedeutung zurückstehen.»[1])

Die Konzession für das Projekt St. Gallen-Zug wurde am 27. Juni 1890 erteilt, nachdem sich der Regierungsrat in folgendem Sinne hatte vernehmen lassen: «Die einlässliche Prüfung der Konzessionsgesuche und aller andern einschlägigen Vorlagen und Verhältnisse hat uns bald überzeugt, dass die kantonalen Interessen es uns zur Pflicht machen, mit allem Nachdruck das Projekt St. Gallen-Zug des weitern zu verfolgen, dieses für ein sehr grosses Gebiet des Kantons eminent wichtige Projekt in jeder Richtung zu fördern und auf dessen Verwirklichung mit allen Kräften zu dringen. Ferner orientierten wir uns mit Rücksicht auf die schwebende Frage der Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen darüber, ob eventuell die Linie St. Gallen-Zug ein Glied des rationell ausgebauten schweizerischen Eisenbahnnetzes bilden werden oder nicht, worüber wir, wie übrigens zu erwarten war (!), auch in Bern völlig beruhigende Ansichten in Erfahrung gebracht haben.[2]) Wir befürworteten deshalb die Erteilung der Konzession für das genannte Projekt und liessen es nicht an Bemühungen fehlen, um die Verhältnisse derselben zu der im Anfang des Jahres konstruierten Südostbahn

1) Eingabe des Eisenbahnkomitee St. Gallen-Rapperswil an den h. Regierungsrat des Kantons St. Gallen vom 14. April 1890, S. 1, 2.

2) Das Konzessionsgesuch St. Gallen-Zug, das vor der Erstellung der Südostbahn in Bern eingetroffen war, hatte beim damaligen Chef des Eisenbahndepartementes, Bundesrat Welti, grosse Sympatien erweckt, indem er diese Linie als das Endstück der «innern Ost-Westlinie», die von Bern nach Luzern und Zug führt, betrachtete. Schon im Jahre 1861 sollte die bernische Ost-Westbahn «von Luzern über Zug und Rapperswil durchs Toggenburg an den Bodensee geführt werden,» aber das Projekt war dann nicht weiter verfolgt worden. Vgl. Schweitzer: Das Werden der Toggenburgerbahn, S. 23.

tunlichst günstig zu gestalten. Wir sind übrigens fest entschlossen, keine weitern ernstlichen Schritte für die Verwirklichung des Projektes in finanzieller Hinsicht zu tun, ehe und bevor die Vorlagen einer von uns angeordneten Expertise unterstellt worden sind.»[1])

Die von Ingenieur Ad. Brunner begonnenen Studien wurden fortgesetzt, nachdem im November 1890 der Grosse Rat an die Fr. 130 000.- betragenden Kosten für die Vorarbeiten Fr. 75 000.- bewilligt hatte.[2]) Das fertige Projekt sah ein Tracé vor, das auf dem kürzesten Wege von St. Gallen über Herisau, Degersheim und Lichtensteig die Ortschaft Wattwil erreichte, während für die Strecke Wattwil-Rapperswil 2 Varianten vorgesehen waren: Die eine sah eine Ueberschienung des Rickens vor mit einer maximalen Steigung von 30 %, während die andere einen 4350 m langen Rickentunnel aufwies, um die Maximalsteigung von 22 % auf der Strecke St. Gallen-Wattwil bis Rapperswil beibehalten zu können. Das Ueberschienungsprojekt wurde bei einer Länge von 30 km auf Fr. 6 750 000.— berechnet und hatte dem auf Fr. 9 502 000.— veranschlagten Tunnelprojekt gegenüber den Vorteil der geringeren Erstellungskosten. Für die Fortsetzung über Rapperswil hinaus war ein Tunnel durch den Albis vorgesehen.

Bevor die Regierung mit Anträgen an den Grossen Rat gelangen wollte, liess sie die Eingaben durch die Ingenieure Perbs und Hennings prüfen. Der Expertenbericht kam aber zu einem für die Rentabilität sehr ungünstigen Ergebnis, indem die Berechnungen einen um ca. 11 Millionen höhern Kostenvoranschlag ergaben. Da aber im Hinblick auf die fortwährend an Kraft und Umfang wachsende Industrie der betreffenden Landesteile der Wunsch und das Bedürfnis nach dieser Linie immer dringender geworden ist, so erscheint sie doch als volkswirtschaftlich gerechtfertigt.»[3])

Um das Projekt an dem hohen Kostenbetrag nicht scheitern zu lassen, empfahlen die Experten die Ausarbeitung eines Projektes mit der als Hauptbahn noch zulässigen Maximalsteigung von 25 % und ferner die vorläufige Beschränkung auf die Linie St. Gallen-Rapperswil. Ausdrücklich aber betonten sie die Wichtigkeit einer direkten Linie gegenüber den Lokalbahnprojekten, «da diese Bahnen keinerlei wichtige durchgehende Verbindung ergeben und kein zusammenhängendes Netz bilden und damit der Durchführung des richtigen Gedankens der durchgehenden Linie für alle Zeiten im Wege stehen würden.»[4])

Unterdessen hatte Bühler-Honegger sein von der Regierung ablehnend beurteiltes Projekt zum grössten Teil verwirklichen können, indem sich die Wädenswil-Einsiedelnbahn mit Inbetriebnahme der Strecken Pfäffikon-Samstagern und Biberbrück-Goldau auf 1. August 1891 als schweizerische Südost-

1) Amtsbericht 1890, S. 340, 341.
2) Amtsbericht 1890, S. 341.
3) Expertenbericht von Perbs und Hennings über das Eisenbahnprojekt St. Gallen-Zug, S. 5
4) a. a. O. S. 30.

bahn konstituiert hatte, wodurch dem Projekt St. Gallen-Zug eine bedeutende Konkurrenzlinie erwachsen war.

Da durch den Bau der Nordostbahnstrecke Thalwil-Zug eine weitere Verbindung mit der Zentralschweiz entstanden war, entschloss sich das Komitee St. Gallen-Zug, sofort die nötigen Pläne mit Anschluss an die von der Nordostbahn projektierte jetzige Station Sihlbrugg ausarbeiten zu lassen und gleichzeitig die doppelspurige Anlage des Albistunnels zu verlangen. Die Nordostbahn lehnte aber die Mitbenützung der einspurigen Linie entschieden ab und verlangte für den Fall der doppelspurigen Anlage die Uebernahme der Hälfte der Baukosten durch das Komitee St. Gallen-Zug. Ebenso verweigerte sie den zwei-spurigen Bau des Albistunnels und drohte gegen eine allfällige Forderung der Bundesbehörden mit der Verzichtleistung auf die Konzession für die Linie Thalwil-Zug.[1]) Der Bundesrat gab denn auch seinen Entscheid dahin ab, dass der einspurigen Anlage die Genehmigung zu erteilen sei.

In einem darauf folgenden Berichte des Initiativkomitees St. Gallen-Zug an die Regierung des Kantons St. Gallen wurde darauf hingewiesen, dass die Genehmigung der einspurigen Anlage nichts anderes bedeute als einen Sieg der Nordostbahninteressen gegenüber den allgemeinen schweizerischen Interessen und einen Schlag gegen alle direkt am Projekt St. Gallen-Zug beteiligten Gemeinden. [2]) Der Bundesrat hielt trotz wiederholter Vorstellungen und trotz der in der Rekursschrift enthaltenen Betonung, dass damit sowohl das Gesamtinteresse bei der militärischen und volkswirtschaftlichen Ergänzung des schweizerischen Eisenbahnnetzes wie auch das Unternehmen St. Gallen-Zug empfindlich geschädigt werde [3]), an seinem Entschlusse fest, womit die Bestrebungen für eine durchgehende Linie St. Gallen-Zug endgültig gescheitert waren.

Trotzdem das Projekt St. Gallen-Zug von der Südostbahn präjudiziert, vom Albistunnel abgedrängt und von den Experten als ungünstig befunden worden war, reichte Grauer-Frey beim Bunde das Gesuch um Fristverlängerung ein und nahm in einem Bericht an den Regierungsrat Stellung gegen das Gutachten von Perbs und Hennings, indem er betonte, dass der weitsichtige Verkehrspolitiker und der Staat als solcher nicht die Rentabilität als allein ausschlaggebend betrachten dürfen, sondern auch andere volkswirtschaftliche Momente in Berücksichtigung zu ziehen sind.[4])

Dieser Gang der Dinge hatte in Rapperswil Zweifel aufkommen lassen über eine Verwirklichung der Rickenbahn und bewog an ihrem Zustande-

1) Bericht des Initiativkomitees St. Gallen-Zug an die Regierung des Kantons St. Gallen betreffend die doppelspurige Anlage des Albistunnels, S. 14.

2) a. a. O. S. 36.

3) Rekurs an die hohe Bundesversammlung gegen die Schlussnahme des schweizerischen Bundesrates vom 16. Februar 1892 betreffend die einspurige Anlage des Albistunnels, S. 9.

4) Grauer-Frey: An den hohen Regierungsrat des Kantons St. Gallen, S. 5.

kommen interessierte Kreise, die Lösung dieser Frage selbständig an die Hand zu nehmen. So hatte Bühler-Honegger in Rapperswil ein Komitee gebildet zur Verwirklichung eines Ueberschienungsprojektes Rapperswil-Wattwil mit einer Maximalsteigung von 50 ‰, die dann, um einer Einsprache der St. Galler Regierung in Bern vorzubeugen, auf 35 ‰ reduziert wurde. Dieses Projekt sollte die bereits erwähnte Idee der Vereinigung der Rickenbahn, der Toggenburgerbahn und der Südostbahn in ein einziges Unternehmen fördern.

Auch die Verwaltung der Toggenburgerbahn hatte es nicht unterlassen, die Realisierung des Rickenprojektes wieder unabhängig vom Gesamtprojekt anzustreben. Ein auf frühere Studien und Pläne sich stützendes Uebergangsprojekt Wattwil- bezw. Ebnat-Rapperswil wurde durch Ingenieur Gysin ausgearbeitet und zur Konzession angemeldet.

Endlich hatte sich zur Wahrung der Interessen des Linth- und Wallenseegebietes in Uznach unter Ständerat Schubiger ein Komitee gebildet, das für eine Rickenbahn mit Anschluss in Uznach eintrat.

Unter diesen Umständen empfahl das Komitee St. Gallen-Zug dem Regierungsrat des Kantons St. Gallen die Ausarbeitung einer Oberexpertise für die Ueberprüfung dieser verschiedenen Rickenbahnprojekte und forderte ihn auf, eine allfällige Fusion der Vereinigten Schweizerbahnen mit der Nordostbahn, sowie deren allfällige Verstaatlichung erst dann zu unterstützen, wenn die Ausführung der Linie St. Gallen-Rapperswil und einer entsprechenden Anschlusslinie Rapperswil-Sihlbrugg gesichert sei. Das hierauf liquidierte Bureau überliess seine Arbeiten dem Kanton «mit der vollsten Ueberzeugung, dass trotz der grossen Schwierigkeiten, welche dem angestrebten Werke entgegenstehen, dieses durch Beharrlichkeit und festen Willen zur Verwirklichung gelangen wird.»[1])

Am 29. Juni 1894 wurden von der Bundesversammlung für die Durchführung einer Bahnverbindung vom Toggenburg ins Linthgebiet drei neue Konzessionen erteilt:

1. An Bühler-Honegger und Konsorten in Rapperswil für eine Linie von Rapperswil nach Wattwil, eventuell Ebnat.
2. An die Toggenburgerbahn für eine Linie von Ebnat oder Wattwil nach Rapperswil und von St. Gallenkappel oder einem andern Abzweigungspunkt nach Uznach.
3. An Schubiger und Konsorten in Uznach für eine Linie von Ebnat nach Uznach.

Die Konzession St. Gallen-Zug von Grauer-Frey, Frischknecht und Löpfe wurde abgeändert in:

St. Gallen—Wattwil
Wattwil—Rapperswil mit Abzweigung nach Uznach
Pfäffikon—Steinmatt (jetzt Sihlbrugg)—Zug.

1) Grauer-Frey a. a. O. S. 10.

Die Konzessionen waren allen vier Bewerbern erteilt worden in dem Sinne, dass nach erfolgter Finanzierung eines Projektes die Konzessionen der andern hinfällig würden.

Es ist selbstverständlich, dass nun alle Anstrengungen der Konzessionsinhaber darauf hingingen, für ihr Projekt den Finanzausweis zu erbringen und daher alle Pläne eine gründliche Neubearbeitung erfuhren.

Da alle diese Ueberschienungsprojekte die für Hauptbahnen noch zulässige Maximalsteigung überstiegen, und damit der Wunsch nach einer Hauptzufahrtslinie nach der Innerschweiz und dem Gotthard nur unvollkommen erfüllt wurde, hatte das Initiativkomitee St. Gallen-Zug neue Studien und Erhebungen unternommen, die im Oktober 1895 zum ersten Basistunnelprojekt Ebnat-Kaltbrunn führten. Die Länge der Strecke von Ebnat nach Uznach war auf 18,5 km verkürzt und die Steigung von 20 ‰ bot Gewähr für eine vorzügliche Verbindung des Toggenburgs mit dem Linthgebiet. Wohl wurden die Baukosten auf die hohe Summe von 10 500 000 Franken veranschlagt, aber es erhielten Ebnat, Kaltbrunn und Uznach einen direkten Anschluss an eine Hauptlinie, ganz abgesehen von der guten Verbindung nach Rapperswil.

Eine neue Wendung der Lage brachten die Vorbereitungen für die Zusammenlegung von Konzessionen im Hinblick auf den baldigen Rückkauf der Hauptbahnen durch den Bund, wodurch auch die VSB. sich gezwungen sahen, zur Rickenbahnfrage Stellung zu nehmen.

Die Forderung des Komitees St. Gallen-Zug, die Rückkaufsbestrebungen nur nach Sicherstellung der Linie St. Gallen-Rapperswil zu unterstützen, hatten die Zustimmung der st. gallischen Regierung gefunden. So versicherte sie den Bund ihrer Zustimmung zum Rückkauf der VSB nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass der Bau der Rickenbahn durch die Eidgenossenschaft übernommen würde. Bei den Verhandlungen zwischen dem Kanton und den VSB stützten sich diese auf das Ueberschienungsprojekt Ebnat-Uznach, dessen Kostenvoranschlag sich auf Fr. 6 250 000.— bezifferte. Der Verwaltungsrat der VSB erklärte sich bereit, Bau und Betrieb der Linie zu übernehmen, unter der Voraussetzung des Ueberganges der Toggenburgerbahn an die VSB und der Bestimmung, dass die Rickenbahn und die Toggenburgerbahn im Falle des Rückkaufs der VSB durch den Bund als integrierende Bestandteile behandelt würden. In einem Uebereinkommen vom 7. Mai 1896 zwischen Bund und den VSB wurden die Wünsche der st. gallischen Regierung respektiert, indem vereinbart wurde, dass neben den VSB die Toggenburgerbahn in den Rückkauf einbezogen würde, falls dieselbe beim nächsten Rückkaufstermin sich im Eigentum der VSB befinde, ferner die Rickenbahn, sofern die VSB bis zu jenem Termin den Bau, bezw. Betrieb derselben übernommen hätten. Nachdem sich die VSB verpflichtet hatten, ohne Zustimmung des Bundes nach erfolgter Ankündigung des Rückkaufs keine über den Rückkaufstermin (1. Mai 1903) hinausgehenden Verpflichtungen

zu übernehmen, bestätigte Art. 49 des Rückkaufsgesetzes «die vom Bunde übernommenen Verpflichtungen hinsichtlich der Erwerbung der Toggenburgerbahn und des Baues der Rickenbahn.»[1])

Damit hatte sich aber das Interesse der Toggenburgerbahn und der VSB an dem neuen Unternehmen stark gemindert. Die VSB erklärten sich nur noch bereit, mit dem Regierungsrat über den Bau und Betrieb einer Rickenbahn in Unterhandlung zu treten, dies aber unter der ausdrücklichen Ablehnung finanzieller Beihülfe.

Das Komitee von Rapperswil war mit dieser Entwicklung der Dinge nicht einverstanden und verfolgte immer noch hartnäckig s e i n e projektierte Rickenbahn. Da sich der grosse Teil der Aktien der Toggenburgerbahn im Besitze des Rapperswiler Komitees befand, wurde durch Verteilung des Aktienbesitzes auf eine grössere Anzahl Personen in der Generalversammlung vom 25. Juni 1896 eine Mehrheit gesichert, welche entgegen den Anträgen des Kantons St. Gallen einen Beschluss fasste, der die Finanzierung der Linie Wattwil-Rapperswil bezweckte. Der Regierungsrat erblickte in dieser künstlichen Majorisierung der Generalversammlung der Toggenburgerbahngesellschaft eine hohe Gefährdung der Landesinteressen und rekurrierte am 3. Oktober an das schweizerische Bundesgericht, das am 28. Mai folgenden Jahres jenes Vorgehen als ungesetzlich erklärte und den gefassten Beschluss aufhob.[2])

Der Regierungsrat sah sich nun im Sommer 1896 vor die Wahl eines dieser Projekte für eine Rickenbahn gestellt, um die Frage einer staatlichen Subventionierung endgültig abzuklären. In einer Botschaft vom 18. Mai 1896 an den Grossen Rat betreffend die Erstellung einer Eisenbahn aus dem Toggenburg nach dem Linthgebiet, wurde auf die ungünstigen Steigungsverhältnisse und die grossen Betriebskosten der Ueberschienungsprojekte hingewiesen, «während anderseits eine Tunnellinie und insbesondere eine Tunnellinie Ebnat-Kaltbrunn-Uznach allerdings eine sehr bedenklich hohe und offenbar zurückschreckende einmalige Ausgabe erfordern wird, dagegen die für alle Zukunft bleibenden Vorteile der kleinsten Steigung, des billigsten Betriebes, der kürzesten Verbindung und der billigsten Transporttaxen bietet.»[3])

Um diese wichtigste Frage der Projektwahl nach der bau- und betriebstechnischen Seite zu prüfen, und zu untersuchen, welche Linie geeignet sei,

---

1) O e t i k e r : Die Eisenbahn-Gesetzgebung des Bundes, Bd. III, S. 94.

2) Vgl. die sehr einlässliche Darstellung dieses interessanten Falles (BGE. 23, S. 913 ff) in B a n g e r t e r : Das Aktienrecht und seine Anwendung auf die schweizerischen Eisenbahnen, S. 149 ff., ebenso in A r b e n z : Die Gemischtwirtschaftliche Unternehmung im schweizerischen Recht, S. 306 ff.
Die Bemerkung von Arbenz (a. a. O. S. 307), wonach der Kanton St. Gallen mit seiner Anfechtungsklage beim Bundesgericht nur durchgedrungen sei wegen dem ungeschickten Verhalten der Strohmänner, scheint uns kaum zutreffend.

3) A m t s b l a t t des Kantons St. Gallen 1896, I, S. 411. (In der Folge abgekürzt als «Amtsblatt»)

die grösste Summe st. gallischer und ostschweizerischer Interessen auf sich zu vereinen, wurden Direktor Pl. Weissenbach, Direktor Flury und Maschinenmeister Egger mit der Ausarbeitung eines Gutachtens betreffend den Bau und Betrieb einer Rickenbahn betraut. Dieser Bericht verwarf infolge des zu grossen Kapitalaufwandes beide Projekte des Komitees St. Gallen-Zug und sprach sich zu Gunsten des von Bühler-Honegger verfochtenen Ueberschienungsprojektes mit 35 ‰ Maximalsteigung aus, dem der Kanton St. Gallen eine Staatsbeteiligung zuwenden solle.

Da die Regierung die Ausarbeitung dieses Vorschlages bereits ernstlich diskutierte, versuchten Uznach und das Komitee St. Gallen-Zug nochmals die Verwirklichung i h r e r Projekte durchzusetzen.

So hatte E. Schubiger im Namen der Bewohner des Linthgebietes eine Eingabe an den Regierungsrat des Kantons St. Gallen gerichtet, worin betont wurde, dass eine Rickenlinie mit Umgehung des Linthgebietes den staatspolitischen Zweck derselben vollständig ignoriere und die bestehenden Verkehrsverhältnisse verkenne. Die Ansicht der Experten, dass die Rücksicht auf die südlich des Rickens liegenden Gemeinden f ü r die Ausmündung in Rapperswil spreche, treffe nicht zu, da das Verkehrsbedürfnis der nun abgeschnittenen vier Gemeinden viel höher anzuschlagen sei, als der Vorteil für die unbedeutenden Rickenortschaften.

Dieser Auffassung hatte sich das Komitee St. Gallen-Zug angeschlossen, das bei der Rentabilitätsberechnung der Regierungsexperten besonders die Ausserachtlassung der Befruchtung des Rickens durch die projektierte Linie St. Gallen-Wattwil betonte. Es verfocht seine Ansprüche neuerdings in einem Gutachten von Ingenieur Lusser, dessen neues Projekt unter Ausschaltung von Ebnat eine direkte Verbindung Wattwil-Uznach vermittels eines 8,1 km langen Basistunnel vorsah, mit einem Kostenvoranschlage von Fr. 11 050 000. Dieses Projekt ergab vor allem vom Standpunkt der Konkurrenzfähigkeit wesentlich günstigere Resultate als die übrigen Basistunnelprojekte mit Anschluss in Ebnat, da durch die Abkürzung von 3 km, der Rickenbahn als Mittelstück der Direkten St. Gallen-Zug und sekundären Transitbahn ein bedeutend grösseres Verkehrsgebiet gesichert wurde.

Damit waren die Interessen von Ebnat und Rapperswil, vor allem aber der Rickengemeinden von Neuem gefährdet. Anderseits bestand die Regierung in den Verhandlungen mit den VSB, deren Rückkauf durch den Bund am 19. April 1898 notifiziert worden war, immer noch auf dem Uebergangsprojekt Wattwil-Rapperswil, und überliess die Ermöglichung des Basistunnels völlig den Initianten.

Während dieser hartnäckigen Kämpfe um eine Rickenbahn hatten Thurgauer und St. Galler Interessenten an der Verwirklichung einer Eisenbahnverbindung der Kantonshauptstadt mit Romanshorn gearbeitet. Das Bedürfnis nach einer solchen Linie hatte bereits im Jahre 1888 Oberst Hafner in

Kronbühl veranlasst, ein Strassenbahnprojekt Amriswil-St. Gallen auszuarbeiten, das er aber auf Betreiben Grauer-Frey's in Degersheim zu Gunsten einer Normalbahn St. Gallen-Romanshorn fallen liess. Dieser war vom Gemeinderat St. Gallen veranlasst worden, in sein konzessioniertes Projekt St. Gallen-Wattwil-Rapperswil die Linie St. Gallen-Romanshorn als natürliche Fortsetzung aufzunehmen. Nach der Ausarbeitung entsprechender Pläne hatte Grauer-Frey am 23. April 1890 ein diesbezügliches Konzessionsgesuch eingereicht, dem jedoch, trotz erneuter Eingabe am 3. Juni 1890 aus unbekannten Gründen keine Folge gegeben wurde.

Der Gemeinderat St. Gallen, dem viel am Zustandekommen dieser Linie lag, übernahm die Pläne Grauer's und äusserte sich zum Projekt in einem Schreiben vom 22. Oktober 1896 an den Regierungsrat folgendermassen: «Wir hegen die Hoffnung, dass damit das Fundament zu einer energischen, zielbewussten st.gallischen Eisenbahnpolitik gelegt ist und halten deshalb den Augenblick für gekommen, die Aufmerksamkeit Ihrer Behörden auf die Wünschbarkeit einer Eisenbahnverbindung St. Gallen-Romanshorn hinzulenken. Wir glauben darauf hinweisen zu dürfen, dass die so wichtigen Bestrebungen, welche auf die Erstellung einer Bahn St. Gallen-Herisau-Wattwil-Linthgebiet hinzielen, durch den Bau einer zweiten Zufahrtslinie vom Bodensee her wesentliche Förderung erfahren dürften.»[1])

Um die baldige Verwirklichung dieses neuen Verkehrsweges zu erreichen, hatte der Gemeinderat im Mai 1897 die Studien und Berechnungen für eine Bahn St. Gallen-Romanshorn veröffentlicht und darin auf die verkehrspolitische Notwendigkeit dieser Linie hingewiesen. Auch in diesem Bericht wurde betont, dass die Ausführung dieses Unternehmens nicht davon abhalten werde, der Frage einer direkten Verbindung mit dem Toggenburg erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken, und dass darauf gehalten werden müsse, die direkte Fortsetzung der Rickenbahn nach St. Gallen zu verwirklichen, denn «nur dann wird die Rickenbahn jenen verbindenden und einigenden Einfluss auf den Kanton St. Gallen ausüben können, den man sich von ihr verspricht.»[2])

Im Herbst gleichen Jahres hatten die Gemeindeammänner Müller von St. Gallen und Schäffeler von Romanshorn und Bezirksrichter Baumann in Neukirch das Konzessionsgesuch für diese Linie eingereicht. Die Konzession wurde am 15. April erteilt.

Eine weitere Aktivierung erfuhr die st. gallische Eisenbahnpolitik im Obertoggenburg, wo am 10. Mai 1898 durch die Gemeindeammänner Kuhn und Grob das Gesuch um die Konzession für eine Normalbahn Ebnat-Nesslau eingereicht wurde, die der Bund am 1. Juli desselben Jahres erteilte.

Durch diese beiden positiven Erfolge ermuntert beschloss der Gemeinderat von St. Gallen, den weitern Ausbau des st. gallischen Eisenbahnnetzes

1) Gemeinderat St. Gallen: Das Eisenbahnprojekt St. Gallen-Romanshorn, S. 4, 5.
2) a. a. O. S. 9.

energisch zu fördern und für die Hebung des Verkehrs einzustehen. Auf Anregung von Gemeinderat Dr. Vetsch und Regierungsrat Dr. Scherrer wurde am 18. November 1898 ein grosses Initiativkomitee für den Bau einer Bodensee-Toggenburgbahn mit dem Gemeinderat der Stadt St. Gallen als geschäftsleitender Stelle konstituiert und mit der Eisenbahnkommission des Regierungsrates folgendes verkehrspolitisches Aktionsprogramm vereinbart:

1. Die Zufahrtslinien zum Ricken, nämlich St. Gallen-Romanshorn, St. Gallen-Wattwil und Ebnat-Nesslau sollen gleichzeitig mit der Rickenbahn, welche als Basistunnel auf Bundeskosten gebaut werden soll, erstellt werden und spätestens bei Eröffnung derselben in Betrieb stehen.
2. Die beteiligten Gemeinden unternehmen mit Hilfe des Kantons den Bau dieser Linien.
3. Im Interesse eines rationellen Betriebes sollen die drei Linien zu einer einzigen Eisenbahnunternehmung, der Bodensee-Toggenburgbahn, verschmolzen werden. Der Kanton St. Gallen wird bei den Unterhandlungen über die Rickenbahn das Interesse dieser Linien wahren. Es soll mit den VSB oder mit dem Bunde ein Vertrag abgeschlossen werden, um einen einheitlichen durchgehenden Betrieb auf der ganzen Linie Rapperswil-Wattwil-St. Gallen-Bodensee und Wil-Ebnat-Nesslau zu erzielen.
4. Der Gemeinderat von St. Gallen wird die Initiative zur Durchführung dieses Programms ergreifen.

Trotz dieser grosszügigen Tat, in der die kantonale Zentralgewalt sich gewillt zeigte, den lange unterlassenen Ausbau des internen Eisenbahnnetzes nun beschleunigt an die Hand zu nehmen, waren die egoistischen Sonderbestrebungen noch nicht verstummt. So war es dem Eisenbahnkomitee in Ebnat vor allem daran gelegen, die Ausmündung des Tunnels in Ebnat anzustreben. Gegen das von Ritter-Egger diesbezüglich ausgearbeitete neue Tunnel-Projekt Ebnat-Uznach nahmen nun aber im Namen des st. gallischen Gemeinderates die Ingenieure Kilchmann und Kürsteiner und im Auftrage der Regierung Oberingenieur Moser eindeutig Stellung. Vor allem wurde darauf hingewiesen, dass der Verkehr von Ebnat und dem Obertoggenburg mit dem Gebiet jenseits des Rickens nur einen Bruchteil desjenigen von Wattwil-St. Gallen-Romanshorn ausmache, und es aus diesem Grunde, wie auch aus Rücksicht auf die rasche Beförderung militärischer Massentransporte eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit sei, der kürzeren Linie Wattwil-Uznach unter allen Umständen den Vorzug zu geben.

Trotzdem dieser erneute Störungsversuch missglückt war, hatte er für die Weiterentwicklung der Geschehnisse die grosse Bedeutung, als auch das Ritter'sche Gutachten zum Schlusse gekommen war, «dass es im eminenten Interesse nicht bloss des Toggenburgs, sondern des ganzen Kantons

St. Gallen liege, den Bau eines Basistunnels nach dem Linthgebiet zu veranlassen, indem nur dadurch eine bequeme und für den Durchgangsverkehr geeignete Verbindung geschaffen werden kann.[1])

Somit waren als einzige Gegner eines Basistunnelprojektes Rapperswil und die Berggemeinden des Rickengebietes übriggeblieben, die trotz allem in einem im Februar 1899 verfassten Gutachten von Dr. Eugen Escher in Zürich nochmals versuchten, die Ueberlegenheit einer Ueberschienung des Rickens darzulegen. In einem offenen Antwortschreiben des Gemeinderates der Stadt St. Gallen wurden diese Sonderbestrebungen aber bestimmt zurückgewiesen, und betont, dass diese Lokalinteressen sich endgültig einer den ganzen Kanton umfassenden rationellen Verkehrspolitik zu unterwerfen hätten.

Aus dem gleichen Grunde wurden auch zwei weitere von Ritter-Egger ausgearbeitete Projekte, eine Schmalspurbahn Waldstatt-Peterzell-Lichtensteig und eine Normalbahn Flawil-Bütschwil am 14. Mai 1899 von der st. gallischen Regierung sofort abgelehnt.

Eine letzte Verzögerung erfuhr die Inangriffnahme der Finanzierung des endgültigen Projektes durch ein Konzessionsgesuch der Appenzellerbahn für eine schmalspurige Eisenbahn von St. Gallen bis zum Anschluss an die Linie Herisau-Winkeln im Gübsenmoos. Das Gesuch war schon am 22. Oktober 1896 eingereicht worden, hatte dann aber zum Abschluss eines Vertrages zwischen der Bahn St. Gallen-Toggenburg und der Appenzellerbahn geführt, wonach diese auf ihren Anspruch verzichten würde, sofern die Normalbahn bis Ende Juni 1897 finanziert werden könnte (Art. 3). Sollte dies nicht möglich sein, so verpflichtete sich die Appenzellerbahn, ihr mit normalspurigem Unterbau zu erstellendes Teilstück St. Gallen-Herisau zum Selbstkostenpreise abzutreten (Art. 6).

Zu der am 24. März 1897 an die Appenzellerbahn erteilten Konzession wurde Ende 1898 der Finanzausweis geleistet und dieser am 27. Januar 1899 vom Bundesrate gutgeheissen. Infolge der Projektstreitigkeiten bei der Rickenbahn war die vertraglich festgesetzte Frist unbenützt verstrichen, und im März 1899 von der AB beim Eisenbahndepartement um die sofortige Baubewilligung für ein Bauprojekt von Ingenieur Kürsteiner nachgesucht worden. Da die Aussichten auf baldige Verwirklichung des Normalbahnprojektes durch die Bildung des grossen Initiativkomitees für den Bau einer BT wieder gewachsen waren, wurde der Bundesrat ersucht, vorderhand der AB die Baubewilligung nicht zu erteilen. Unter dem Vorsitz des Eisenbahndepartementes geführte Verhandlungen zwischen den Interessenten der Normalbahn und der AB führten am 17. November 1899 zu einem Stundungsvertrag; danach zog die AB ihr Baubewilligungsgesuch vorläufig zurück, während die Vertreter der Normalbahn sich verpflichteten, den Zinsausfall

1) Ritter-Egger: Die Fortsetzung der Toggenburgerbahn, Beiträge zur Frage, S. 11.

des Obligationenanleihens für die AB und einen Teil der Auslagen für Vorstudien zu übernehmen.

Durch diese vertraglichen Bestimmungen war das letzte bedeutende Hindernis beseitigt worden und damit wurden auch endlich die Voraussetzungen geschaffen für die Realisierung des 1898 vereinbarten «verkehrspolitischen Aktionsprogramms». Im Interesse der Förderung dieses Unternehmens wurden die Ingenieure Kürsteiner und Kilchmann zu Handen des Initiativkomitees der Eisenbahn Bodensee-Toggenburg mit der Revision der Rentabilitätsberechnungen für die Strecken St. Gallen-Wattwil und St. Gallen-Romanshorn beauftragt und zwar unter der ausdrücklichen Voraussetzung der Ausführung der Rickenbahn unter Zugrundlegung des Lusser'schen Basistunnelprojektes. Gestützt auf diese im Dezember 1898 und im Januar 1899 publizierten Arbeiten wurden zwischen dem Gemeinderat und der regierungsrätlichen Eisenbahnkommission eine Reihe von Grundsätzen und Voraussetzungen für die Finanzierung der BT aufgestellt, die kurz zusammengefasst lauteten:

1. Die erforderlichen Summen sind durch Aktien und Obligationen aufzubringen, wobei das Aktienkapital mindestens 55%, das Obligationenkapital höchstens 45% des gesamten Baukapitals ausmachen darf.
2. Das Aktienkapital ist von den Kantonen und den Gemeinden aufzubringen. Es wird grundsätzlich die Gleichberechtigung aller Aktien ausgesprochen.
3. Das Initiativkomitee überlässt die Art der Verteilung der den Gemeinden zugemuteten Subventionsquoten innert den Gemeinden (auf Ortsgemeinde, Korporationen, eventuell Private) den letzteren selbst.
4. Für die Strecken St. Gallen-Romanshorn, St. Gallen-Wattwil und Ebnat-Nesslau soll zwar eine gemeinsame Verwaltung bestehen, aber getrennte Betriebs- und Ertragsrechnungen geführt werden.
5. Für alle Linien ist grundsätzlich ein Zuschlag von 10% zu den normalen Taxen in Aussicht zu nehmen, wobei aber Modifikationen und Ausnahmen für einzelne Tarifpositionen und speziell für den Transitverkehr vorbehalten bleiben sollen. Dieser Taxzuschlag ist aufzuheben, sobald das Aktienkapital mit 3% verzinst werden kann.
6. Die Rickenbahn muss nach einem der vorliegenden Basistunnelprojekte ausgeführt werden.
7. Es müssen Garantien dafür geboten werden, dass die Linien zu den vorgesehenen Summen auch wirklich ausgeführt werden können. Dies soll geschehen durch Einholung von Uebernahmsofferten à forfait.
8. Sämtliche Rentabilitätsberechnungen sind einer Ueberprüfung zu unterziehen und ihre Resultate müssen annähernd bestätigt werden.

Am 17. Juni 1899 wurden noch folgende, vom Gemeinderat gestellte Anträge gutgeheissen:

a) Sämtliche Gemeindesubventionen für die Zufahrtslinien sind unter der ausdrücklichen Bedingung zu beschliessen, dass die Rickenbahn nach dem Lusser'schen Tracé Wattwil-Kaltbrunn-Uznach ausgeführt werde.

b) Die ostschweizerischen Kantonsregierungen Thurgau, Appenzell A.-Rh., St. Gallen und Glarus sind zu ersuchen, beim Bundesrate die Ausführung des Lusser'schen Tracés zu befürworten.

c) Es seien die Projekte St. Gallen-Romanshorn und St. Gallen-Wattwil zu einem Unternehmen zu verschmelzen.

d) Es sei auch das Projekt Ebnat-Nesslau in die Fusion einzubeziehen unter der Bedingung, dass das gesamte Baukapital dieser Linie in Aktien aufgebracht werde.

Die unter 8) gestellte Forderung der st. gallischen Regierung nach Ueberprüfung sämtlicher Rentabilitätsberechnungen und Projekte führte zur Ausarbeitung zweier Gutachten von Oberingenieur Moser, die gegenüber den Berechnungen von Kilchmann und Kürsteiner eine um 8% geringere Rentabilität für das Anlagekapital ergaben. Die Projekte wurden weitgehend verbessert und durch eine Senkung der Steigungen und Verbesserung der Kurven ein der verkehrspolitischen Bedeutung der BT entsprechendes Hauptbahntracé geschaffen.

Da das früher erwähnte Uebereinkommen vom 7. Mai 1896 zwischen den VSB und dem Bund die Erbauung der Rickenbahn zu Lasten des Bundes bestimmte und anderseits von der unter 6) erwähnten Forderung einer Rickenbahn nach dem Basistunnelprojekt die endgültige Beschlussfassung der st. gallischen Regierung für deren Finanzierung abhing, wurde zwischen Bund und Kanton am 8. September 1899 zur Beratung des Tracés und der Finanzierung eine erste Rickenbahnkonferenz einberufen.

Wie erstmals schon unter Punkt 1 des «verkehrspolitischen Aktionsprogramms» und nachträglich unter Punkt 6 der von Gemeinderat und Regierungsrat aufgestellten «Grundsätze und Voraussetzungen für die Finanzierung der BT», hielten auch hier die Vertreter des Kantons St. Gallen nachdrücklich am Basistunnel fest und erwarteten die völlige Uebernahme durch die Eidgenossenschaft, während das Eisenbahndepartement das Ueberschienungsprojekt befürwortete und schon für dieses Projekt eine namhafte kantonale Subvention forderte.

Die Angelegenheit wurde vom Eisenbahndepartement an Gotthardbahndirektor Dietler überwiesen zur Vergleichung der drei folgenden Projekte:

1. Das Uebergangsprojekt Wattwil-Rapperswil mit 35 ‰ Maximalsteigung, Projekt des Eisenbahnkomitees Rapperswil, begutachtet am 15. Mai 1897 von Weissenbach, Flury und Egger.

2. Das Basistunnelprojekt Wattwil-Kaltbrunn-Uznach, Projekt Lusser vom 15. Mai 1899.

3. Das Basistunnelprojekt Ebnat-Kaltbrunn-Uznach, Projekt Ritter-Egger vom Oktober 1898.

Der Bericht kommt zum Schlusse, dass nicht daran zu zweifeln sei, dass ein Tunnelprojekt eine grosse Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahn bringe, wodurch dieselbe zu einem Verkehrsmittel höherer Ordnung umgewandelt wird [1], und dass das Lusser'sche Basistunnelprojekt «die denkbar rationellste Lösung der Rickenbahnfrage sei und zwischen den Eisenbahngebieten der Ost- und Zentralschweiz eine Hauptbahn bilde.»[2]

Bezüglich der Rentabilität des Uebergangsprojektes Wattwil-Rapperswil und des Lusser'schen Basistunnelprojektes Wattwil-Uznach kam das Gutachten zu folgenden Ergebnissen:

	Baukosten	unverzinstes Kapital	Zinsausfall pro Jahr
Ueberschienungsprojekt Wattwil-Rapperswil	7 700 000	5 203 000	208 120
Basistunnelprojekt Lusser: Wattwil-Uznach	12 113 000	8 209 000	328 360

Am 3. April 1901 fand in Bern eine zweite Rickenbahnkonferenz statt, an welcher der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes, Bundesrat Zemp, vom Kanton St. Gallen entschieden eine Subvention von 3 Millionen an das Lusser'sche Basistunnelprojekt verlangte. Da keine Einigung erzielt werden konnte, liess der st. gallische Regierungsrat die Rickenbahnprojekte nochmals durch Oberingenieur Moser überprüfen und vervollständigen, um für die folgenden Verhandlungen mit dem Bund über die Auswahl zwischen den verschiedenen Projekten völlig verlässliche Grundlagen zu schaffen. Moser hatte vor allem das Lusser'sche Tunnelprojekt mit Bezug auf Maximalsteigung, Bahnlänge und bauliche Anlage wesentlich verbessert und in Uebereinstimmung mit Dietler erklärt, dass «nach den bisherigen Untersuchungen das Projekt Wattwil-Uznach mit langem Tunnel unbedingt weitaus in die erste Linie zu stellen sei.»[3] In einer ausführlichen «Eingabe an den schweizerischen Bundesrat betreffend die Rickenbahn» vom 29. Juni 1901

1) Dietler: Die Rickenbahn, Gutachten erstattet an das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement, S. 49.

2) Landammann und Regierungsrat des Kantons St. Gallen an den schweizerischen Bundesrat, Eingabe vom 29. Juni 1901, S. 1.

3) Moser: Gutachten über die verschiedenen Rickenbahnprojekte, S. 29.

legte der Regierungsrat seinen Standpunkt nochmals dar und offerierte neben der Subventionierung in Form der Erstellung der Zufahrtslinien zum Ricken eine Beitragsleistung an die Kosten der Rickenbahn im Betrage von 1½ Millionen Franken. Ferner wurde auf die Neubearbeitung des Basistunnelprojektes durch Moser hingewiesen, dessen Baukosten sich für das verbesserte Tracé Wattwil-Uznach mit 20 ‰ Maximalsteigung nur auf Fr. 11 015 000.— beliefen. Es wurde eindringlich betont, dass man es nicht verstehen würde, wenn der Bund sich auf den Standpunkt eines nach dem Urteil der Experten volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch unberechtigten Projektes stellen würde, umso mehr, als dies im Widerspruch stehen müsste mit den Aufgaben der Bundesbahnen und mit den bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen gesteckten Zielen. Endlich bringe der Umstand, dass die VSB und der Kanton — abgesehen von dem Bau der Toggenburgerbahn — in langen Jahren das Eisenbahnnetz nicht zu erweitern vermochte, den grossen Vorteil mit sich, dass sich im Netz der VSB keine schlecht rentierenden Linien befänden, während andere Gesellschaften den Bundesbahnen bekanntlich manche Linien mitbringen, welche nicht einmal oder kaum die Betriebskosten decken.»[1])

Der Bundesrat verharrte aber in den folgenden Verhandlungen auf seiner Forderung, dass die beteiligte Landesgegend mindestens die Hälfte des unverzinslichen Baukapitals, d. h. mindestens 4 Millionen übernehme. Auch bei Berücksichtigung einer sich nach der Berechnung Moser's ergebenden Verminderung der Baukosten um 1 Million blieben immer noch Fr. 7 200 000.— ungedeckt; der vom Bunde geforderte Anteil des Kantons machte somit Fr. 3 600 000.— aus und das Anerbieten einer Subvention im Betrage von 1½ Millionen Franken wurde für nicht genügend betrachtet.

Nach weiteren Unterhandlungen kam am 7. Oktober 1901 zwischen dem Vorsteher des Eisenbahndepartementes und der st. gallischen Regierung eine Einigung zustande, wonach der Bund dem Bau der Rickenbahn nach dem Lusser-Moser'schen Basistunnelprojekt mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 11 015 000.— zutimmte, wogegen die Subvention des Kantons St. Gallen in der kostenfreien Abtretung der Toggenburgerbahn im Verkehrswerte von Fr. 2 750 000.— zu bestehen hatte. Zudem musste er die Verpflichtung übernehmen, von den allfälligen Mehrkosten über den Moser'schen Voranschlag im Betrage von Fr. 11 015 000.—, die Hälfte, jedoch höchstens bis auf die Summe von Fr. 500 000.—, dem Bunde zu vergüten.

Nun konnte der Regierungsrat des Kantons St. Gallen mit Botschaft vom 28. Oktober 1901 dem Grossen Rat die folgenden drei Verträge zur Genehmigung unterbreiten:

1. Einen Vertrag zwischen der Gesellschaft der VSB, der Toggenburgerbahn und dem Regierungsrate des Kantons St. Gallen, namens des letzteren,

1) a. a. O. S. 14, 15.

betreffend die Erwerbung der Toggenburgerbahn durch die Gesellschaft der VSB, wonach die Gesellschaft der VSB die Toggenburgerbahn um den Kaufpreis von Fr. 2 750 000.— erwirbt; derselbe wird an Stelle der VSB, bezw. an Stelle des Bundes, vom Kanton St. Gallen direkt der Toggenburgerbahngesellschaft bezahlt.

2. Einen Vertrag zwischen dem Kanton St. Gallen und der Gesellschaft der VSB betreffend den Bau der Rickenbahn, wonach diese den Bau der Rickenbahn von Wattwil über Kaltbrunn nach Uznach gemäss dem Lusser-Moser'schen Basistunnelprojekt im Kostenvoranschlage von Fr. 11 015 000 übernehmen und mit dem Bau spätestens 6 Monate nach der allseitig erfolgten Genehmigung des gegenwärtigen Vertrages beginnen.

3. Einen Vertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton St. Gallen betreffend die Beitragsleistung des Kantons St. Gallen an die Baukosten der Rickenbahn, wonach der Kanton St. Gallen als Beitrag an die Baukosten die Toggenburgerbahn kostenfrei an die VSB abtritt und von den VSB dem Bunde bei der Uebernahme der VSB ebenfalls kostenfrei übergeben wird, und von den allfälligen Mehrkosten die Hälfte, jedoch höchstens bis auf die Summe von Fr. 500 000.— übernimmt.[1]), [2])

Die Annahme der gegenseitig von einander abhängigen drei Verträge erfolgte durch die Generalversammlung der Toggenburgerbahn mit Beschluss vom 24. Oktober 1901, durch den Verwaltungsrat der VSB am 28. Oktober 1901, nachdem ihm die Generalversammlung der Aktionäre am 28. Juni 1901 die unbedingte Vollmacht zum endgültigen Abschluss aller bezüglichen Verträge und Abmachungen erteilt hatte, und durch den Grossen Rat des Kantons St. Gallen mit Beschluss vom 8. November 1901.

Am 19. Dezember 1901 wurde durch den »Bundesbeschluss betreffend den Bau der Rickenbahn und den Ankauf der Toggenburgerbahn durch den Bund« die Zustimmung der Bundesversammlung zu den drei Verträgen erteilt. Mit der am 20. Dezember 1901 erfolgten Uebertragung der Konzession von Grauer-Frey und Konsorten für das Teilstück Wattwil-Rapperswil an die VSB und der am 7. März von der st. gallischen Regierung der Generaldirektion der SBB erteilten Vollmacht zur Einleitung des Baues der Rickenbahn, war die formelle Abtretung der Rickenbahn vom Kanton vollzogen worden.

Nachdem am 29. März 1901 die Konzession für die Linie St. Gallen-Romanshorn auf den Namen des Gemeinderates der Stadt St. Gallen als geschäftsleitender Stelle des Initiativkomitees für eine Bodensee-Toggenburg-

1) Amtsblatt 1901, II, S. 318, 358, 359, 432, 501, 502. Der Wortlaut der Verträge ist zu ersehen auf S. 361 ff.

2) Die weiteren Anträge, die die Finanzierung der BT betrafen, wollen wir unter 4.: «Die Finanzierung der BT,» gesondert darlegen (siehe S. 32 ff.)

bahn erneuert worden war[1]), wurde sie durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1902 unter ausdrücklicher Zustimmung der Initianten für eine Eisenbahn St. Gallen-Zug auch auf die Strecke St. Gallen-Wattwil ausgedehnt, womit die Grundlage für die Gründung einer Aktiengesellschaft der Bodensee-Toggenburgbahn geschaffen war.

Nach langen Verhandlungen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement wurden die Statuten der zu gründenden AG aufgestellt und am 28. März 1904 von der konstituierenden Generalversammlung der Gesellschaft genehmigt. Gleichzeitig wurde die vollständige Zeichnung des Aktienkapitals und die erfolgte Einzahlung der gesetzlich vorgeschriebenen 20% konstatiert, worauf Verwaltungsrat und Direktionskommission bestellt werden konnten.

Nachdem die Statuten der Gesellschaft am 28. Mai 1904 die bundesrätliche Genehmigung erhalten hatten, erfolgte am 1. Juni die Eintragung ins Handelsregister, womit die letzte Formalität erfüllt war zur Erlangung der Persönlichkeit für die Aktiengesellschaft der Bodensee-Toggenburgbahn.

3. Die Kostenvoranschläge

Als Grundlage für die Finanzierung der BT nach dem «verkehrspolitischen Aktionsprogramm 1898» waren von den Ingenieuren Kilchmann und Kürsteiner zuhanden des st. gallischen Gemeinderates als geschäftsführender Stelle drei Gutachten für die Linien St. Gallen-Romanshorn, St. Gallen-Watt-

1) Die Neuerteilung der Konzession für die Strecke St. Gallen-Romanshorn war durchaus keine Selbstverständlichkeit, da bereits in der früheren Konzessionserteilung im Jahre 1898 von Seiten des Eisenbahndepartementes ausdrücklich betont worden war, dass die Frage, ob der Bund auch fernerhin im Gebiete des zukünftigen Bundesbahnnetzes Eisenbahnkonzessionen an Private erteile, oder nicht vielmehr sich das alleinige Recht zur Ausführung derartiger Linien wahren solle, durch die vorwürfige Konzession in keiner Weise präjudiziert werde. Auf Grund dieses Umstandes wies denn auch die Botschaft betreffend Erneuerung und Uebertragung der Konzession einer Eisenbahn von St. Gallen nach Romanshorn darauf hin, dass es angezeigt erscheinen könnte, «auf das vorliegende Konzessionserneuerungsgesuch einstweilen nicht einzutreten, um es erst in einem spätern Zeitpunkte im Zusammenhang mit einer Anzahl anderer, bis zur Lösung der angedeuteten prinzipiellen Frage zurückgelegter Konzessionsgesuche für normalspurige Vollbahnen, die sich als Konkurrenzlinien der Bundesbahnen charakterisieren, zur Erledigung zu bringen. Allein, da die Konzession schon einmal ohne Rücksicht auf das Konkurrenzverhältnis erteilt war und auf deren Grundlage umfassende Vorbereitungen zur Realisierung des Projektes getroffen wurden, dürfte eine solche Verfügung in der beteiligten Landesgegend als eine unbillige Härte und als eine ungerechtfertigte Hemmung anderer Bestrebungen empfunden werden. Wir gelangen deshalb dazu, Ihnen die Entsprechung des Gesuches um Konzessionserneuerung zu beantragen.» (BBl. 1901, Bd. II, Seite 281.)

wil und Ebnat-Nesslau ausgearbeitet worden, die mit folgenden Baukosten rechneten:

St. Gallen-Romanshorn	Fr. 6 130 000.—
St. Gallen-Wattwil	Fr. 14 000 000.—
Ebnat-Nesslau	Fr. 2 100 000.—

Die st. gallische Regierung beauftragte vorgängig einer endgültigen Beschlussfassung über ihre Beitragsleistung an die Finanzierung der BT Oberingenieur Moser nicht nur mit der bereits erwähnten[1]) Ueberprüfung der Rentabilitätsberechnungen und Projekte, sondern auch mit der Einreichung eines neuen Baukostenvoranschlages. Diese Oberbegutachtung der drei Bahnlinien im Jahre 1906 brachte auf Grund neuer Projekte und umfangreicher Terrainaufnahmen in finanzieller Hinsicht folgendes Ergebnis:

Zusammenstellung der Baukosten für die Bodensee-Toggenburgbahn.

	St. Gallen-Romanshorn	St. Gallen-Wattwil	Ebnat-Nesslau
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen			
A. Allg. Verwaltung	220 000	540 000	83 000
B. Verzinsung des Baukapitals	124 000	300 000	43 000
C. Expropriation	530 000	830 000	160 000
D. Bahnbau	4 332 000	11 865 000	1 494 000
II. Rollmaterial	660 000	850 000	120 000
III. Mobiliar und Gerätschaften	44 000	45 000	16 000
Total:	5 910 000	14 430 000	1 916 000

Für die Strecke St. Gallen-Romanshorn hatte Oberingenieur Moser noch eine Variante ausgearbeitet, wonach an Stelle des bestehenden Tracés der VSB von St. Gallen nach St. Fiden ein doppelspuriger Tunnel unter dem Rosenberg vorgesehen war, der auch die VSB aufzunehmen hatte. Die Kosten waren zu Fr. 8 647 000.— veranschlagt, wovon Fr. 6 035 000. auf die Strecke St. Fiden-Romanshorn entfielen.

Die Ausarbeitung des Bauprojekts durch die technischen Organe der Bahngesellschaft hatte nun aber im Rahmen dieses, der Finanzierung zu Grunde gelegten Projektes nicht durchgeführt werden können, sondern forderte in gewissen Richtungen bedeutende Abweichungen. Das neue, im Jahre 1906 aufgestellte Bauprogramm verlangte bei seiner Verwirklichung gegenüber dem Moser'schen Projekt eine Mehrausgabensumme von ca. 5 Millionen Franken, wie sich aus nachfolgender Tabelle ergibt:

1) Siehe Seite 20.

Voranschlag von	1900 Fr.	1906 Fr.	Differenz Fr.
St. Gallen-Romanshorn	6 035 000	6 098 500	63 500
St. Gallen-Wattwil	14 430 000	16 390 000	1 960 000
zusammen:	20 465 000	22 488 500	2 023 500

Depotanlage Wattwil	300 000	
Zweites Geleise Wattwil-Lichtensteig	200 000	
Subvention an die Appenzellerbahn	275 000	
Beteiligung am Bahnhof St. Gallen	500 000*	
„ am Bahnhof St. Gallen, Depotanlage	101 500*	
„ am Tunnel St. Gallen-St. Fiden	650 000*	
„ an der Station St. Fiden	550 000*	
„ an der Station Romanshorn	400 000*	
„ am Depot der Station Romanshorn	35 000*	
	3 011 500	+ 3 011 500
Total:	25 500 000	+ 5 035 000

Die Hauptursachen dieser annähernd 25prozentigen Kostenvermehrung können in folgende Punkte zusammengefasst werden:

1. Mit Bundesbeschluss vom 24. Januar 1905 betreffend die «ergänzende Bezeichnung der schweizerischen Nebenbahnen» wurde die Strecke St. Gallen-Wattwil der BT unter die Nebenbahnen eingereiht, und damit indirekt die Strecke St. Gallen-Romanshorn als Hauptbahn klassifiziert. Ursprünglich hatte das schweizerische Eisenbahndepartement beabsichtigt, die ganze BT als Hauptbahn zu bezeichnen, indem dieselbe in den Entwurf zum erwähnten Bundesbeschluss nicht aufgenommen war. Nachdem die Verwaltung der BT unter detaillierter Darlegung des Wesens der Bahn um Einreihung unter die Nebenbahnen ersucht hatte, war ihr nur bezüglich der Strecke St. Gallen-Wattwil vom Bundesrate entsprochen und damit die ganze Linie in zwei verschiedene Teile zerlegt worden. Der diesbezüglich an die Bundesversammlung ergriffene Rekurs und das Gesuch, auch die Strecke St. Gallen-Romanshorn als Nebenbahn zu erklären, wurden indessen abgewiesen, da diese Strecke eine Beteiligung am Durchgangsverkehr beanspruche und daher eine Hauptbahn darstelle.

   Durch diesen Beschluss waren aber die finanziellen Interessen der BT schwer geschädigt worden, denn damit ging sie für diese Strecke gewisser Vorteile verlustig, wie der höhern Entschädigung für die Postbeförderung, dann der Erleichterungen bezüglich der Arbeitszeit des Personals, ins-

besondere aber in der Mitbenützung von Anlagen und Einrichtungen der SBB. Während Art. 8 des Nebenbahngesetzes vorsieht, dass «der Bahn, welche die Anschlusstation, bezw. Anschlusstrecke besitzt und verwaltet, höchstens die ihr zufolge der Mitbenützung erwachsenen Mehrausgaben an Verzinsung des Anlagekapitals der nach Bedarf erweiterten Anlagen und Einrichtungen, sowie an Betriebskosten zu vergüten sind, musste sich nun die BT an den Kosten des doppelspurigen Ausbaues der Linie St. Gallen-St. Fiden und der Erweiterung der Bahnhöfe St. Gallen, St. Fiden und Romanshorn mit namhaften Kapitalbeträgen beteiligen (mit * bezeichnet). Nicht zu vergessen ist die weitere aus der Hauptbahnerklärung der Strecke Romanshorn-St. Gallen für den Betrieb der BT erwachsende sehr beträchtliche Mehrbelastung aus Mitbenützungsentschädigungen für Gemeinschaftsobjekte an die SBB.

2. Die Subvention der Gemeinde Herisau an die BT im Betrage von Fr. 1 400 000.— war unter anderm an die Bedingung geknüpft worden, dass die Station Herisau nicht tiefer als auf Kote 750 zu liegen komme. Es ergab sich aber, dass eine Tieferlegung um 4 Meter nicht nur von bedeutendem betriebstechnischem Vorteil für die BT sei (Reduktion der Maximalsteigung St. Gallen-Herisau von 18 ‰ auf 16 ‰), sondern dass dadurch auch die Erbauung eines allen Erweiterungsbedürfnissen Rechnung tragenden Bahnhofes möglich werde. Damit war aber das Verhältnis zwischen der BT und der AB unhaltbar geworden, indem zwischen dem Niveau der letztern und dem neuen Bahnhofplanum eine Höhendifferenz von über 10 Metern entstehen musste. Das dadurch entstandene Begehren der AB nach einem Gemeinschaftsbahnhof wurde am 13. Februar 1905 durch einen Beschluss des Gemeinderates Herisau geschützt, wonach der beabsichtigten Tieferlegung der Bahnhofsanlage auf Kote 746 nur bei Erstellung eines Gemeinschaftsbahnhofes zugestimmt würde. Die nachfolgenden Unterhandlungen mit der AB brachten keine befriedigende Lösung und führten zu einem Ultimatum, wonach die BT sich bei Nichtannahme ihrer Bedingungen veranlasst sah, ein Projekt auf Grundlage des alten Moser'schen Planes ohne Anschluss der AB auszuarbeiten.

Obwohl die im Ultimatum gesetzte Frist nicht eingehalten worden war, erwies sich die neue Stationsanlage aber als für die Interessenten so unbefriedigend, dass es neuerdings wegen Tieferlegung der Station zu Unterhandlungen kam, die Ende 1905 zu einer Verständigung führten. Darin verpflichtete sich der Gemeinderat Herisau, der Gemeindeversammlung den Verzicht auf die die Tieferlegung hindernde Bedingung des Subventionsbeschlusses zu empfehlen; die BT anderseits hatte an die mit Franken 580 000.— veranschlagten Kosten des ausschliesslich der AB dienenden Bahnhofteils Fr. 275 000.— zu leisten, unter der Voraussetzung, dass durch die Gemeinde Herisau Fr. 225 000.— und durch die AB Fr. 80 000.— übernommen würden.

Diese Einigung war aber nur mit bedeutenden finanziellen Opfern seitens der BT erzielt worden, welche naturgemäss eine Ueberschreitung des Kostenvoranschlages von 1900 mit sich brachten.

3. Im Moser'schen Projekt, das dem Kostenvoranschlag von 1900 zu Grunde gelegen hatte, war die Stationenfrage im Neckertal ungelöst geblieben. Um statt der einzigen Haltestelle im Haggen zwischen Degersheim und Lichtensteig zwei vorteilhaft gelegene Stationen Mogelsberg und Brunnadern zu erhalten, wurde von Oberingenieur Moser eine neue Variante ausgearbeitet, die unter Umgehung von Lichtensteig eine direkte Linienführung nach Wattwil vorsah. Da diese neue Linie aber bedeutend höhere Baukosten und eine längere Bauzeit bedingte, einigte man sich auf eine, aus frühern Projekten kombinierte, durch Oberingenieur Weber ausgearbeitete Variante über Lichtensteig, umso mehr, als die Gemeinde Lichtensteig dafür eine beträchtliche Nachsubvention dekretierte. Die für dieses Projekt erwarteten Subventionen erreichten aber nicht den erhofften Betrag und es ergab sich damit eine weitere höhere Kapitalaufwendung für die Bahn.

4. Die BT hatte sich bei der anfänglichen Projektierung auf den Standpunkt gestellt, dass für die Strecke Lichtensteig-Wattwil das bestehende Geleise der SBB für den anfänglichen Verkehr genügen könne. Dagegen sahen sich die SBB veranlasst, mit Hinweis auf den regen Verkehr in Wattwil für die BT ein eigenes Geleise zu verlangen. Damit musste eine neue Ausgabe von ca. Fr. 200 000.— übernommen werden, die im ursprünglichen Kostenvoranschlage nicht vorgesehen war.

5. Als Folge der erheblichen Verzögerung, welche der eigentliche Baubeginn hier hauptsächlich infolge der äusserst komplizierten finanziellen, lokalen, sowie der Anschluss- und Mitbenutzungsverhältnisse erlitten hatte, war der Voranschlag für die allgemeinen Verwaltungskosten um ein Bedeutendes überschritten worden. Währenddem im frühern Voranschlag für allgemeine Verwaltung und technisches Personal nur ca. 4% der Baukosten berechnet worden waren, ergaben sich nach den neuen Berechnungen inkl. die frühern Ausgaben für Vorarbeiten ca. 5,5%.

6. Die Kostenüberschreitung von 26% in der Expropriation war einerseits bedingt durch ein rapides Steigen der Bodenpreise, hervorgerufen durch den erheblichen Aufschwung der Gegenden, welche die Bahn berühren sollte; anderseits waren durch die Neuprojektierung unvorgesehene Erwerbungen hinzugekommen, die den Kostenvoranschlag von 1900 stark erschüttern mussten.

Durch diese enormen Kostenerhöhungen sah sich die BT gezwungen, vom Kanton eine erhebliche Nachsubvention zu fordern. Vorgängig der endgültigen Beschlussfassung verlangte der Grosse Rat im Mai 1906 eine Oberexpertise, mit deren Ausarbeitung von der st. gallischen Regierung

Professor Hennings und die Bahndirektoren Schrafl und Auer betraut wurden. Dieses Expertengutachten pflichtete dem gewählten Tracé vollständig bei und kam für die Rentabilitätsberechnungen eher zu einem günstigeren Resultat. Der Kostenvoranschlag wurde im wesentlichen gutgeheissen und nur folgende Abänderungen beantragt:

Mehrkosten für die allgemeine Verwaltung	Fr.	136 000.—
„ für den Oberbau	Fr.	235 000.—
„ für das Rollmaterial	Fr.	541 000.—
	Fr.	912 000.—
Verzicht auf die Depotanlage Wattwil	Fr.	300 000.—
Zusammen:	Fr.	612 000.—

Damit ergab sich als Grundlage für die Berechnung und Finanzierung des neuen Gesellschaftskapitals folgender neuer Kostenvoranschlag:

(Siehe Tabelle auf Seite 30.)

Die Kosten der Anlagebestandteile illustrieren in markanter Weise die spezifische Eigentümlichkeit des Netzes der BT. Die bedeutenden Ausgaben im Kapitel Unterbau und die daherige effektive Kostenüberschreitung von 41% gegenüber dem Voranschlag 1900 lassen mit aller Deutlichkeit die schwierige Terrainbeschaffenheit erkennen.

Auch der Kostenvoranschlag von 1906 war weit überschritten worden, da neben einer Reihe von Verbesserungen und Erweiterungen vor allem die ausserordentlich schlechte Witterung während des Baues und andere erhebliche Bauschwierigkeiten neue, unvorhergesehene Kosten gezeitigt hatten. So war unter Anderem durch die nochmalige Verlängerung der Bauzeit eine weitere Erhöhung der Organisations- und Verwaltungskosten eingetreten, neben der namhaften Steigerung des Postens für Expropriation als Folge der beständig steigenden Bodenpreise.

Die weitaus grösste Ueberschreitung ergab sich aber im Kapitel Bahnbau, wo einerseits infolge ungünstiger Vergebung für die Strecke Ebnat-Nesslau mit einem ganz bedeutend grössern Aufwand gerechnet werden musste und anderseits der Voranschlag für den Wasserfluhtunnel sich als zu knapp erwies.

Auf Verlangen der Regierung nach einer klaren und zuverlässigen Baurechnung zur Feststellung der neu zu finanzierenden Mehrkosten reichte die BT am 1. Oktober 1910 einen letzten endgültigen Kostenvoranschlag ein, nach dem sich die Baukosten für die Linien Romanshorn-Wattwil und Ebnat-Nesslau zusammen auf Fr. 34 362 000.— beliefen.

So verschiedenartig bei einzelnen verglichenen Bahnlinien die Kostengestaltung der Anlage ist, so lohnt sich doch ein Vergleich mit den dies-

	Bahnhof Romanshorn SBB	Romanshorn-St. Fiden	Station St. Fiden SBB	St. Fiden-St. Gallen SBB	Bahnhof St. Gallen SBB	St. Gallen-Wattwil	Ebnat-Nesslau	Total
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.								
A. Org. u. Verw.-Kosten		339 930				998 240	100 000	1 438 170
B. Verzins. d. Baukapitalien		117 460				339 510		456 970
C. Expropriation		542 700				990 480	160 000	1 693 180
D. Bahnbau:								
1. Unterbau		3 388 410				11 284 270	1 107 700	15 780 380
2. Oberbau		676 600				1 287 400	235 000	2 199 000
3. Hochbau		310 000				676 000	90 000	1 076 000
4. Telegr. u. Sign.		139 000				170 500	37 000	346 500
II. Rollmaterial		890 000				1 161 000		2 051 000
III. Mobiliar u. Geräte		44 000				45 000	16 000	105 000
Unvorhergesehenes und Verschiedenes							4 300	4 300
Beiträge BT an SBB	400 000		550 000	650 000	500 000			2 100 000
Beitrag der Gemeinde St. Gallen				800 000				800 000
Aufwendungen für Dépots	35 000				101 500			136 500
Zweites Geleise Lichtensteig-Wattwil						200 000		200 000
Anteil BT am Gemeinschafts-Bahnhof AB Herisau à fonds perdu						275 000		275 000
	435 000	6 448 100	550 000	1 450 000	601 500	17 427 400	1 750 000	28 662 000

bezüglichen Verhältnissen bei andern Bahnverwaltungen. Da die Baurechnung mit Ende 1913 im wesentlichen abgeschlossen war, dürfte es von Interesse sein, das Verhalten der Bauausgaben auf Ende der Bauperiode im Dezember 1913 zu den Annahmen des endgültigen Voranschlages von 1910 zu prüfen. Wenn wir von den Kapitalbeteiligungen an den Gemeinschaftsanlagen, welche wirtschaftlich Ausgaben für sich bilden, absehen, so ergibt sich folgendes:

	Kostenvoranschl. vom 1. Okt. 1910	Bauausgaben auf 31. Dez. 1913
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Fr.
A. Organisations- u. Verwaltungskosten	1 700 000.—	1 720 822.35 = 5 %
B. Verzinsung des Baukapitals	—	—
C. Expropriation	2 345 000.—	2 343 973.04 = 7 %
D. Bahnbau:	25 485 700.—	(27 438 078.53 = 81,9%)
1. Unterbau		23 483 637.94 = 70 %
2. Oberbau		2 232 940.27 = 6,7%
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen		1 258 903.55 = 3,8%
4. Telegr., Signale und Versch.		462 596.77 = 1,4%
II. Rollmaterial	2 083 300.—	1 885 173.89 = 5,6%
III. Mobiliar und Gerätschaften	105 000.—	157 773.39 = 0,5%
Total:	31 719 000.—	33 545 821.20 = 100 %
Inkl. Gemeinschaftsanlagen und Reserve	Fr. 34 362 000.—	

Nach dieser Gesamtbaukostensumme ergeben sich bei einer Baulänge von 55,779 km für den Bahnkilometer die enormen Anlagekosten von Fr. 601 406.—. Damit ist die BT die weitaus teuerste Normalbahn der Schweiz, abgesehen von der Bern-Lötschberg-Simplonbahn, bei der sich infolge der grossen Tunnelbauten die Anlagekosten pro km für das Jahr 1913 auf Fr. 1 118 441.— beliefen. Um einen richtigen Begriff von der Kapitalintensität der BT zu geben, sei noch angeführt, dass die gesamten Anlagekosten pro km im Vergleichsjahr 1913 für die SBB nur Fr. 482 400.— betrugen.[1])

Aus dem Vorhergehenden ist klar ersichtlich, dass die BT in ihren Anlagen, Schienenwegen und dem Rollmaterial Vermögenswerte grössten Umfanges verkörpert. Es wird nun Aufgabe der folgenden Ausführungen sein, die planmässige Beschaffung der für diese Anlagen der BT notwendig gewordenen finanziellen Mittel im Einzelnen zu verfolgen.

1) Saitzew: Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen, S. 12.

4. Die Finanzierung der BT.

In der Volksabstimmung über den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen vom 20. Februar 1898 hatte das Schweizervolk mit überwältigender Mehrheit bekundet, dass es diese wichtigsten Verkehrswege nicht in den Händen privater Erwerbsgesellschaften wissen wollte. Damit blieb aber, im Verein mit der Befürchtung, dass es privater Einwirkung kaum gelingen würde, die drei verschiedenen Unternehmungen, St. Gallen-Romanshorn, St. Gallen-Wattwil und Ebnat-Nesslau, zu einem einzigen zu vereinen, nur die Alternative, dass der Kanton St. Gallen oder die interessierten Gemeinden die nötigen Schritte zur Finanzierung der BT ergriffen. Deshalb wurde denn auch sowohl im verkehrspolitischen Aktionsprogramm 1898[1]), als auch in den vom Initiativkomitee aufgestellten Grundsätzen und Voraussetzungen für die Finanzierung der BT[2]) die Aufbringung des erforderlichen Aktienkapitals durch die Kantone und Gemeinden postuliert.

Schon am 17. Juni 1899 hatten die Vertreter der einzelnen interessierten Gemeinden an einer Sitzung des gemeinsamen Initiativkomitees mitgeteilt, dass sie in ihren Gemeinden die Bewilligung der ihnen zugemuteten Aktienzeichnungen befürworten würden. Ebenso hatte der Regierungsrat nach einem einlässlichen Bericht seiner Eisenbahnkommission unterm 31. Mai 1899 beschlossen:

«Dem Grossen Rate sei für den Bau einer Eisenbahn von St. Gallen nach Wattwil und einer solchen von St. Gallen nach Romanshorn, unter der Voraussetzung, dass die Rickenbahnfrage eine befriedigende Lösung finden werde, eine Beteiligung des Kantons St. Gallen im Betrage von Fr. 4 500 000.—, für beide Linien zusammen, zu beantragen.»[3])

Mit Nachdruck wurde nochmals darauf verwiesen, dass die Projekte St. Gallen-Romanshorn und St. Gallen-Wattwil zu einem Unternehmen zu verschmelzen seien, nachdem in den Gemeinden, welche an der untern Linie liegen, infolge weit günstigerer Rentabilitätsberechnungen die Forderung nach getrennter Rechnungsführung erhoben worden war. Da dieses Bestreben aber der im Aktionsprogramm zum Ausdruck gekommenen einheitlichen Verkehrspolitik widersprach, hatten die Vertreter der Stadt und des Kantons St. Gallen mit der ausschliesslichen Zuwendung ihrer Subventionen an die obere Linie gedroht, worauf man sich dahin einigte, die beiden Strecken als ein einheitliches Ganzes zu subventionieren.

1) Siehe Seite 17.
2) Siehe Seite 19.
3) Amtsblatt 1899, I, S. 633.

In der Frage der Miteinbeziehung der Linie Ebnat-Nesslau in die zu gründende BT war nur die Bereitwilligkeit ausgesprochen worden, auf Grund der Kürsteiner'schen Berechnungen eine Fusion vorzunehmen, wenn das gesamte Baukapital für diese Strecke in Aktien aufgebracht werde. Aus diesem Grunde hatte der Regierungsrat am 12. September 1899 in Berücksichtigung der ausnahmsweisen Verhältnisse des Bezirkes Obertoggenburg dem Grossen Rat eine Beteiligung an der Strecke Ebnat-Nesslau im Betrage von Fr. 1 250 000.— beantragt.[1])

Im Laufe des Jahres 1899 waren von den Gemeinden für Fr. 6 432 100.— Aktien gezeichnet worden. Mit der durch den st. gallischen Regierungsrat in Aussicht gestellten Subvention im Betrage von Fr. 5 750 000.— und der dem Kanton Thurgau zugemuteten Subventionsquote von Fr. 300 000.— wäre damit die Finanzierung perfekt gewesen, da der Aktienbetrag von Fr. 12 482 100.— die geforderten 55% des Kilchmann-Kürsteiner'schen Baukostenvoranschlages mit Fr. 22 230 000.— ausmachte.

Die zugedachte Staatssubvention des Kantons St. Gallen war aber nur unter der Voraussetzung bewilligt worden, dass der Kanton an die Baukosten der Rickenbahn gar keinen Beitrag leisten müsse und dass beim Uebergang der Toggenburgerbahn an den Bund für den Kanton ein Liquidationswert dieser Aktien von 2 Millionen Franken bleiben werde.

Das Ergebnis der mit dem Eisenbahndepartement gepflogenen Verhandlungen[2]) ergab aber nicht nur den Hinfall dieses Betrages, sondern auch eine Mehrausgabe infolge der notwendig gewordenen Einlösung von 3000 Privataktien. Nach diesen grossen Opfern konnte sich der Regierungsrat, im Hinblick auf die Steuerkraft des Kantons, nicht entschliessen, die für die BT verlangten Beträge zu leisten und sah sich nach langen Beratungen veranlasst, seine Subventionsanträge in dem Sinne zu modifizieren, «dass der Kanton sich bei der Eisenbahn von Romanshorn über St. Gallen nach Wattwil mit Aktien im Betrage von Fr. 3 750 000.— beteilige und dass derselbe für eine Eisenbahn von Ebnat nach Nesslau zur Gründung eines für eine spätere Aktienbeteiligung bestimmten Obertoggenburgischen Eisenbahnfondes eine erstmalige Einlage von Fr. 250 000.— leiste, sowie diesen Fonds durch jährliche, bei der Budgetberatung zu bestimmende Zuschüsse, zu Lasten des Eisenbahnkontos, äuffne, bis der Fonds samt Zinsen den Betrag von Fr. 1 250 000.— erreicht haben wird.»[3])

Damit fiel vorläufig für die Finanzierung der BT das Teilstück Ebnat-Nesslau ausser Betracht, und die von den obertoggenburgischen Gemeinden beschlossenen Subventionen im Betrage von Fr. 250 000.— waren von der genannten Aktienzeichnung in Abzug zu bringen. Dazu kam infolge Ablehnung einer von Seiten der Gemeinde Mogelsberg gewünschten Tracé-

1) Amtsblatt 1899, II, S. 191.
2) Siehe Seite 22.
3) Amtsblatt 1901, II, S. 353.

führung ein weiterer Abzug von Fr. 2000.—, womit sich die Aktienbeteiligung der Gemeinden für die Strecke Wattwil-Romanshorn auf die Summe von Fr. 6 162 000.— reduzierte.

Am 8. November 1901 stimmte der Grosse Rat mit überwältigender Mehrheit den regierungsrätlichen Beteiligungsanträgen zu unter einer Reihe von Bedingungen, deren wichtigste wie folgt lauteten:

— Dem Kanton St. Gallen ist im Verwaltungsrate des Unternehmens eine Vertretung einzuräumen, welche mindestens den dritten Teil der Stimmen geltend machen kann.
— Das Obligationenkapital darf 50% des Baukapitals nicht übersteigen.
— Die Einzahlung der Beteiligung des Staates erfolgt erst, nachdem die Aktiengesellschaft sich darüber ausgewiesen haben wird, dass das Baukapital gesichert und der Finanzausweis vom Bundesrate genehmigt ist. Die Frage, ob das Baukapital gesichert sei, unterliegt dem Endentscheid des Grossen Rates.
— Während der Bauzeit, d. h. bis zum 31. Dezember desjenigen Jahres, in welchem die BT, bezw. die Linie Romanshorn-St. Gallen-Wattwil im Betriebe sein wird, beziehen die Aktionäre keinen Zins.
— Für den Geldbedarf während der Bauzeit sollen in erster Linie Einzahlungen der Aktionäre in Aussicht genommen werden.
— Die BT ist verpflichtet, die Linie Ebnat-Nesslau als einen integrierenden Bestandteil der BT aufzunehmen, sobald für die genannte Eisenbahnlinie die ganze Summe der Baukosten in dem vom Regierungsrate für die vollständige Ausführung notwendig erachteten Betrage in Aktien aufgebracht ist.
— Die Gemeinden des von der BT berührten Gebietes haben allfällig erforderliche Verbindungsstrassen zwischen den Stationen der BT und den bestehenden öffentlichen Strassen in eigenen Kosten zu erstellen und zu unterhalten.[1])

Unterdessen hatte Oberingenieur Moser im Auftrage der st. gallischen Regierung den früheren Baukostenvoranschlag überprüft und berechnete für die Strecke Romanshorn-Wattwil einen Kostenbetrag von Fr. 20 340 000.—[2]), worauf zur Erreichung einer Limite für allfällige Ueberschreitungen die Baukosten auf Fr. 21 000 000.— bezw. mit Variante St. Fiden auf Franken 21 300 000.— festgesetzt wurden.

Der durch die Regierung an der ursprünglich vorgesehenen Subvention gemachte Abstrich von ¾ Millionen konnte durch das einmütige Einstehen sämtlicher an der projektierten Bahnlinie gelegenen Gemeinden für die ihnen zugemuteten Nachsubventionsquoten wieder wettgemacht werden.

1) Amtsblatt 1901, II, 359, 360; 432, 433; 443.
2) Siehe Seite 25.

Für die thurgauische Subvention ist noch zu erwähnen, dass es sich hier um eine bedingte Aktienzeichnung im Sinne von Art. 632 Absatz IV des revidierten Obligationenrechts handelte, die bei Festsetzung des Grundkapitals nur eingerechnet werden darf, wenn sie durch andere Aktienzeichnungen für den Fall des Nichteintretens der Bedingung gedeckt ist. Dieser Umstand hatte sich ergeben, da im Kanton Thurgau die Subventionierung von Eisenbahnunternehmungen sich nach der kilometrischen Länge der Bahn auf thurgauischem Gebiet richtet.[1]) Da das Tracé noch nicht endgültig festgelegt war, konnte sich der thurgauische Regierungsrat erst nach längeren Verhandlungen entschliessen, die Einzahlung der vollen Subvention zu leisten unter der Bedingung, dass bei genauer Festsetzung des Tracés dieser Betrag auch wirklich erreicht werde. Die für eine eventuelle Rückzahlung an den Kanton Thurgau erforderliche Summe wurde bereitwilligst vom Gemeinderat der Stadt St. Gallen garantiert und somit das letzte Hindernis für die Aufbringung des Aktienkapitals beseitigt.

Neue Schwierigkeiten stellten sich der Beschaffung des nötigen Obligationenkapitals entgegen. Obwohl die vorliegenden Rentabilitätsberechnungen eine 4%ige Verzinsung des Obligationenkapitals als gesichert erscheinen liessen, erklärte ein konsultiertes Finanzkonsortium eine 4½%ige Verzinsung als notwendig und stellte überdies einen so niedern Emmissionskurs in Aussicht, dass sich eine Gesamtverzinsung von ca. 4,6% ergeben hätte. Diese ungünstigen Bedingungen waren wohl auf den Umstand zurückzuführen, dass das Privatkapital sich seit dem Verstaatlichungsbeschlusse solchen Unternehmungen gegenüber eher zurückhaltend zeigte.

Da sich im Falle einer Uebernahme der Zinsengarantie durch den Kanton ausserordentlich günstige Aussichten eröffneten, gelangte das Initiativkomitee diesbezüglich an den Regierungsrat, trotzdem in der Botschaft vom 28. Oktober 1901 beigefügt worden war, «dass von einer Garantie der Zinsen des Obligationenkapitals durch den Staat nie und unter keinen Umständen die Rede sein könne.»[2]) Der Regierungsrat gab denn auch die Erklärung ab, dass er geneigt sei, dem Grossen Rate die Uebernahme der Zinsengarantie oder die Aufnahme eines Staatsanleihens zum Zwecke der Beschaffung des Obligationenkapitals zu empfehlen, unterzog aber vorgängig einer endgültigen Beschlussfassung sämtliche Rentabilitätsberechnungen einer neuen Expertise durch die Bahndirektoren Arbenz-Zollikofer und F. Löffler. Das im Vergleich zum Moser'schen Voranschlag ungünstig lautende Gutachten rechnete mit einem Betriebsüberschuss von Fr. 381 400.—, womit eine 3,8%ige Verzinsung des erforderlichen Obligationenkapitals sichergestellt war. Der Regierungsrat nahm mit Recht an, dass seine Experten die Frequenz der Bahn unterschätzt hätten und bean-

1) Schweizer: a. a. O., S. 36 ff.
2) Amtsblatt 1901, II, S. 353.

tragte die für die Durchführung des ganzen Unternehmens unerlässliche Uebernahme der Zinsengarantie durch den Kanton. Durch Beschluss vom 20. November 1902 stimmte der Grosse Rat diesem Antrage einstimmig zu, worin der Regierungsrat ermächtigt wurde, «namens des Kantons St. Gallen entweder für das von der BT-gesellschaft aufzunehmende Obligationenkapital im Maximalbetrage von 10 Millionen Franken, für Kapital und Zins und für die Dauer dieses Anleihens die Bürg- und Selbstzahlerpflicht zu leisten, oder das gesamte, höchstens 10 Millionen Franken betragende Obligationenkapital der BT zu übernehmen und zu diesem Zwecke die erforderlichen Anleihen zu kontrahieren.» (Art. 1)[1])

Dabei wurden der BT unter anderm folgende Verpflichtungen überbunden:

1. Die BT-gesellschaft ist verpflichtet, ehe und bevor eine Aktiendividende ausbezahlt werden darf, dem Kanton alle und jede aus der Ausführung des Artikels 1 allfällig erwachsenden Auslagen aus nachfolgenden Betriebsüberschüssen rückzuvergüten.
2. Solange der Kanton St. Gallen der BT-gesellschaft die Obligationen garantiert bezw. sich im Besitze des Obligationenkapitals befindet, ist dem Kanton über die in der Schlussnahme des Grossen Rates vom 8. November 1901[2]) erwähnte Stimmberechtigung seiner Vertreter im Verwaltungsrat hinaus, von der genannten Bahn noch eine weitere Stimmberechtigung einzuräumen, sodass die Vertretung des Kantons für die betreffende Zeitdauer im Verwaltungsrat eine Stimme über die Hälfte der Stimmen geltend machen kann.
3. Die Gesellschaft der BT darf während der Dauer der Garantie der Obligationen, bezw. so lange der Kanton St. Gallen Inhaber der Obligationen ist, ohne Bewilligung des Regierungsrates kein weiteres Anleihen aufnehmen und keine weiteren Aktien ausgeben. Das Unternehmen hat das Obligationenkapital hypothekarisch sicher zu stellen.
4. Ueber die Erfüllung der in diesen Bestimmungen enthaltenen Bedingungen für die Ausführung des Artikels 1 hat sich die Gesellschaft der BT durch Aufnahme entsprechender Artikel in den Statuten auszuweisen.

Nachdem an der konstituierenden Generalversammlung der Aktionäre am 28. März 1904 die Volleinzahlung der gesetzlich vorgeschriebenen 20% des Aktienkapitals von Fr. 11 000 000.— konstatiert werden konnte, wurde sodann am 26. August vom Bundesrat auf Antrag des Eisenbahndepartementes dem Finanzausweis die Genehmigung erteilt.

Wir haben schon bei der Betrachtung der Kostenvoranschläge darauf hingewiesen, dass sich bei der Ausarbeitung des endgültigen Bauprojektes

1) Amtsblatt 1902, II, S. 503; ferner Schweizer: a. a. O. S. 80.
2) Siehe Seite 34.

und bei der Aufstellung des bereinigten Kostenvoranschlages im Mai 1906 eine Mehrausgabensumme von ca. 5 Millionen Franken ergeben hatte.[1]) Die Nachfinanzierung für die nun auf Fr. 26 912 000.— berechnete Strecke Romanshorn-Wattwil musste beschleunigt an die Hand genommen werden, da jede Verzögerung der Bereinigung dieser Angelegenheit ganz bedeutende Nachteile für das Unternehmen der BT im Gefolge gehabt hätte.

Schon im Jahre 1904 waren für Ausführung der Variante St. Fiden seitens interessierter Privater der Gemeinde Tablat für Fr. 264 500.— Aktien gezeichnet worden. Der fehlende Betrag von Fr. 35 500.— zur Erreichung des statutarischen Mehrbetrages war Anfangs 1906 vom Gemeinderat Tablat zugesagt worden. Im weitern konnte die BT als Nachsubventionen für die definitive Projektierung des Tracés Degersheim-Brunnadern[2]) folgende ergänzende Aktienbeträge notieren:

von Mogelsberg	Fr.	100 000.—
von Brunnadern	Fr.	25 000.—
von St. Peterzell (Privat)	Fr.	7 000.—
von Lichtensteig	Fr.	150 000.—
Total:	Fr.	282 000.—

Davon war allerdings vermutlich die Subvention der Ortsgemeinde Bernhardzell mit Fr. 25 000.— in Abzug zu bringen, da die an die Leistung dieser Subvention geknüpfte Bedingung betreffend die Anlage der Station Wittenbach bei Ausführung der Variante St. Fiden unerfüllbar wurde. Damit stellte sich das gesamte gesicherte Aktienkapital auf den Betrag von Fr. 11 557 000.—.

Da von der Stadtgemeinde, gegen Ueberlassung des frei werdenden Landes der alten Bahnanlage, für die Strecke St. Fiden-St. Gallen Fr. 800 000 à fonds perdu übernommen wurden und die Verwaltung eine Abrundung von Fr. 12 000.— vornahm, mussten bei einem neufixierten Anlagekapital für die Strecke Romanshorn-Wattwil im Betrage von Fr. 26 100 000.— für Fr. 4 543 000.— neue Mittel verfügbar gemacht werden.

Das Initiativkomitee hatte schon im Frühjahr 1906 den Kanton um namhafte Nachsubventionen ersucht, da es der Ansicht war, dass von den Subventionsgemeinden nur noch St. Gallen und Tablat für die Leistung einer Nachsubvention in Betracht fallen würden und dass die Hauptlast durch den Kanton St. Gallen getragen werden müsse. Es war von allem Anfang an der Meinung, dass das nach den Statuten auf 1 : 1 normierte Verhältnis von Aktien- zu Obligationenkapital keine Aenderung erfahren solle und sah deshalb eine Erhöhung des Aktienkapitals auf Fr. 13 100 000.— und des

1) Siehe Seite 25.
2) Siehe Seite 28.

Obligationenkapitals auf Fr. 13 000 000.— vor. Die st. gallische Regierung hatte aber, gestützt auf ein eingeholtes Rechtsgutachten, keine Bedenken, das Obligationenkapital höher ansteigen zu lassen als das Aktienkapital und normierte das neue Obligationenkapital auf Fr. 14 000 000.—, das neue Aktienkapital auf Fr. 12 100 000.—. Für den Rest von Fr. 543 000.— wurde die Uebernahme durch die Gemeinden St. Gallen und Tablat erwartet. Mit Beschluss vom 25. Januar 1907[1]) genehmigte der Grosse Rat die Erweiterung der Zinsengarantie auf ein von 10 auf 14 Millionen erhöhtes Obligationenkapital unter den im bezüglichen Grossratsbeschluss vom 20. November 1902 gestellten Bedingungen[2]), wobei ausdrücklich eine Beteiligung an der gleichzeitig notwendigen Erhöhung des Aktienkapitals abgelehnt wurde. Diese Ergänzung des Aktienkapitals kam zustande durch folgende neue Aktienzeichnungen:

St. Gallen:	Politische Gemeinde und Finanzinstitute	Fr. 143 000.—
	Ortsgemeinde	Fr. 150 000.—
	Kaufmännisches Direktorium	Fr. 50 000.—
Tablat:		Fr. 200 000.—
	Total:	Fr. 543 000.—

An den Kanton und die Stadt St. Gallen waren mit dieser Nachfinanzierung ganz bedeutende Anforderungen gestellt worden, die in ihrer Erfüllung deutlich die opferbereite Gesinnung und staatsmännische Einsicht von Regierung und Volk kennzeichnen, um die Durchführung einer rationellen Verkehrspolitik auf dem einmal eingeschlagenen Wege gegen alle Widerstände durchzusetzen.

Nach der Sicherstellung der finanziellen Grundlage für die Strecke Romanshorn-Wattwil konnte auch die Vervollständigung der Finanzierung der Sektion Ebnat-Nesslau an die Hand genommen werden, um mit dem Bau dieser, als integrierender Bestandteil der BT bezeichneten Linie[3]) beginnen zu können. Es ist durchaus zu verstehen, dass die BT die Ausarbeitung des Projekts Ebnat-Nesslau durch ihre eigenen technischen Organe verlangte, um neben der betrieblichen auch die technische Einheit sicherzustellen. Das Ebnater Initiativkomitee zog es aber vor, die Projektierung des endgültigen Tracés seinem Eisenbahnexperten Ritter-Egger zu übertragen. Nachdem dieses Vorgehen die Zustimmung der st. gallischen Regierung gefunden hatte, wurde das Projekt im Sommer 1906 eingereicht und eine vorläufige Verständigung mit den Organen der BT erzielt. Das Initiativkomitee Ebnat-Nesslau hatte sich bereit erklärt, die Expropriation um eine Pauschalsumme zu übernehmen, womit sich ergab, dass das Baukapital bis auf einen kleinen

1) Amtsblatt 1907, I, S. 63 ff, 87 ff, 139 ff, 230, 231.
2) Siehe Seite 36.
3) Siehe Seite 34.

Rest gedeckt sei, insbesondere weil sich die SBB auf Ansuchen der BT hin bereit erklärt hatten, den Betrieb der Strecke ohne Stellung von Rollmaterial durch die Eigentumsverwaltung zu besorgen.

Die Erfahrungen auf der Strecke Romanshorn-Wattwil liessen eine sorgfältige Ueberprüfung des Ritter-Egger'schen Kostenvoranschlages, der infolge Reduktion verschiedener Posten auf Fr. 1 694 000.— heruntergesetzt worden war, als gerechtfertigt erscheinen, und es wurde von Seiten der BT im Interesse ausreichender Finanzierung der Linie neuerdings eine Erhöhung auf Fr. 1 804 500.— verlangt. Da sich die BT und das Initiativkomitee Ebnat-Nesslau über die Höhe der ganz in Aktien aufzubringenden Bausumme nicht einigen konnten, kam der Regierungsrat in die Lage, die ihm gemäss Grossratsbeschluss vom 8. November 1901 Art. 3, lit. k zustehende Kompetenz zu gebrauchen[1]), und setzte mit Beschluss vom 19. Juni 1908 den Baukostenvoranschlag auf Fr. 1 750 000.— fest. Daran wurden eine Reihe von Vorbehalten geknüpft, so die Uebernahme einer Garantie durch das Initiativkomitee für eine eventuelle Ueberschreitung der berechneten Expropriationssumme, ferner die Verpflichtung, sich innert 3 Monaten über die endgültige Finanzierung und Uebernahme des Expropriationsrisikos auszuweisen, wonach die BT den Bau der Linie nach dem neuen Voranschlage zu übernehmen hatte.[2])

Im Juni und Juli wurden diese Vorbehalte durch die Behörden von Krummenau und Nesslau anerkannt und die vollständige Uebernahme des über den Staatsbeitrag von Fr. 1 250 000.— hinaus nötigen Aktienbetrages konstatiert, soweit derselbe nicht schon durch die Subventionsbeschlüsse der Gemeinden Alt St. Johann und Wildhaus gedeckt war. Damit waren die Voraussetzungen für die Einbeziehung der Linie Ebnat-Nesslau in die Unternehmung der BT gegeben.

Unterdessen drohte diese Angelegenheit eine ganz andere Wendung zu nehmen, indem 31 Mitglieder des Grossen Rates das Begehren stellten, ein neues Projekt einer elektrischen Schmalspurbahn Buchs-Wattwil zu befürworten, die bei einer Länge von 44 km und einer Maximalsteigung von 70 ‰ eine Baukostensumme von Fr. 7 300 000.— erfordert hätte. Es wurde eine ausserordentliche Grossratssession und die Sistierung aller Massnahmen für die Realisierung der Normalbahnstrecke Ebnat-Nesslau verlangt. Da die BT erklärt hatte, aus der Verschiebung des Entscheides bis zur ordentlichen Session keine Mehrforderungen stellen zu wollen, wurde diese Angelegenheit erst im November 1908 eingehend erörtert, wobei man zum Entschluss kam, auf den Verschiebungsantrag der Schmalspurbahnfreunde nicht einzutreten. Ausser den finanziellen Schwierigkeiten einer solchen Lösung hatten vor allem die rechtlichen Gründe ihre Ablehnung gefördert, da die vom Initiativkomitee der Schmalspurbahn Wattwil-Buchs beabsichtigte Entziehung der

[1]) Siehe Seite 34.
[2]) Amtsblatt 1908, I, S. 913, 914.

Staatssubvention für die Befürworter der Normalbahn Ebnat-Nesslau einen schweren Rechtsbruch dargestellt hätte, indem einem einseitigen Vorgehen der Staatsbehörden in dieser Richtung wohlerworbene Rechte der Gemeinden und der Gesellschaft der BT entgegengestanden hätten.[1])

Damit war die Lage so geklärt, dass die Linie Ebnat-Nesslau definitiv an die BT angegliedert werden konnte. Nachdem sich die Bundesorgane mit der Erweiterung der Konzession für die Strecke Romanshorn-Wattwil auf die Sektion Ebnat-Nesslau an Stelle einer Uebertragung der alten Konzession einverstanden erklärt hatten, wurde die vollständige Zeichnung der Aktien im Betrage von Fr. 1 750 000.— konstatiert und durch eine am 13. Dezember 1909 vom Bundesrate sanktionierte Statutenrevision das Aktienkapital der BT auf Fr. 13 850 000.— erhöht.

Infolge der im Grossratsbeschluss vom 8. November 1901 fundierten Bestimmung der primären Verwendung der Einzahlungen der Aktionäre für den Geldbedarf während der Bauzeit[2]), waren die verfügbaren Aktiengelder im Jahre 1909 zur Neige gegangen und die unverzügliche Aufnahme des Obligationenanleihens notwendig geworden. Schon im Beschluss betreffend die Uebernahme der Zinsengarantie für das Obligationenkapital war der Regierungsrat ermächtigt worden, entweder für das von der BT aufzunehmende Obligationenkapital die Bürg- und Selbstzahlerpflicht zu leisten, oder das gesamte Obligationenkapital der BT zu übernehmen und zu diesem Zwecke die erforderlichen Anleihen zu kontrahieren. Die st. gallische Regierung ging dabei von dem Standpunkt aus, dass der Staat am Kapitalmarkt gegenüber einer privaten Gesellschaft stets im Vorteil sein werde und übernahm es, in Erwartung günstigerer Bedingungen, gegen ihm zu leistende hypothekarische Sicherstellung die Obligationen als eigene auszugeben. Im Hinblick auf die nicht überaus günstige Lage am Kapitalmarkt beschränkte man die erste Emission auf Fr. 5 000 000.—, welche mit einem Agio von ¼ % auf Ende 1909 emittiert wurde. Für die weitern Geldbedürfnisse wurden seitens der st. gallischen Kantonalbank Vorschüsse auf das im Frühjahr 1910 zur Ausgabe gelangende zweite Obligationenanleihen gewährt. Für die dabei ausgegebenen 4%-Obligationen im Betrage von Fr. 8 000 000.— wurde ein Agio von 0,7% erzielt und somit die Spesen für die Erstellung der Titel, Stempel etc. gedeckt. Für beide Anleihen wurde laut Vorschrift im Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 24. Juni 1874[3]) Art. 1 die Bewilligung der Verpfändung der Bahnanlage beim Bundesrate nachgesucht.

1) Amtsblatt 1908, II, 697 ff, 879, 880.
2) Siehe Seite 34.
3) Vgl. Oetiker: a. a. O., S. 623.

Die an Stelle der noch nicht begebenen Obligationen umlaufenden Tratten im Betrage von Fr. 1 000 000.— wurden im Jahre 1913 in eine Kontokorrentschuld an die st. gallische Staatskasse verwandelt. Erst im Jahre 1920 wurde bei Erneuerung des betreffenden Anleihens durch die Begebung des genannten Betrages Obligationen diese schwebende Schuld konsolidiert.

Wir werden in einer gesonderten Behandlung noch auf die finanzielle Bedeutung dieser Beteiligung des Kantons am Obligationenkapital eintreten, wollen aber schon an dieser Stelle darauf hinweisen, dass neben der kantonalen Beteiligung am Aktienkapital die Gewährung dieser langfristigen Darlehen durch den Kanton die wichtigste staatliche Finanzbeihilfe an die BT darstellt, und somit nicht, wie es Sax[1]) bezeichnet, «eine untergeordnete Form der Subvention.»

Wir hatten schon am Schluss der Ausführungen über die Kostenvoranschläge[2]) Gelegenheit gehabt, auf die vielen und unaufhörlichen Schwierigkeiten hinzuweisen, die sich beim Bau der BT ergaben und die das Unternehmen im Jahre 1910 vor eine neue, prekäre finanzielle Situation stellten. Am 12. Oktober 1910 erging von Seiten der BT an den st. gallischen Regierungsrat die Mitteilung, dass die verfügbaren Mittel bis auf einen kleinen Rest aufgebracht seien und anderseits fällige Zahlungen in beträchtlichem Umfange bevorstanden. Auf das diesbezüglich gestellte Begehren um Gewährung eines Vorschusses bis zum Betrage von Fr. 5 000 000.— wurde von Seiten des Regierungsrates nicht in vollem Umfange eingetreten, da einerseits eine klare und zuverlässige Baurechnung fehlte, und anderseits eine Mitbeteiligung der interessierten Kantone, Gemeinden und Korporationen als notwendig erachtet wurde. Um aber die Sistierung der Zahlungen seitens der BT zu verhindern, fasste der Regierungsrat, allerdings ohne gesetzliche Grundlage und sich lediglich auf die Notlage berufend, am 22. Oktober 1910 folgende Beschlüsse[3]):

1. Es sei der Kantonalbank die Erklärung abzugeben, dass der Regierungsrat mit einer zeitweisen Krediterteilung an die BT bis zur Höhe von 1 Million Franken einverstanden sei.[4])
2. Es sei die BT eingeladen, eine möglichst klare und zuverlässige Baurechnung einzureichen und den Restkredit zu bezeichnen, den sie zur Abtragung aller Bauschulden inkl. der Kosten der noch nötigen Ergänzungsbauten und Rollmaterialienbeschaffung sowie der Vollendung der Linie Ebnat-Nesslau bedarf.
3. Es sei die BT ferner eingeladen, sich an die Aktionäre und die an der Bahn interessierten Kantone, Gemeinden und Korporationen zu wenden,

1) Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. III: Die Eisenbahnen, S. 141.
2) Siehe Seite 29.
3) Amtsblatt 1910, II, S. 802.
4) Schweizer: a. a. O., S. 75.

sie zur Beteiligung an der Nachfinanzierung anzuhalten und sich hernach über das Ergebnis dieser Schritte vernehmen zu lassen.

Auf die unter 2. gestellte Forderung wurden durch die technischen Organe der BT die mutmasslichen Mehrkosten festgestellt und am 1. Oktober 1910 ein neuer endgültiger Kostenvoranschlag eingereicht.[1]) Nach dieser neuesten Berechnung beliefen sich die Baukosten für die Linien Romanshorn-Wattwil und Ebnat-Nesslau zusammen auf Fr. 34 362 000.—, wonach die neue, voraussichtliche Kostenüberschreitung sich auf Fr. 6 500 000.— bezifferte. Das dementsprechende neue Kreditbegehren der BT an den Kanton wurde vom Regierungsrat in dem Sinne modifiziert, dass vorerst nur ein Vorschuss bis zum Betrage von 4 Millionen zu gewähren sei, da unter den verlangten 6½ Millionen bedeutende Beträge aufgeführt seien, die zur Zeit und in den nächsten Monaten nicht fällig würden. Dabei spielte allerdings auch die Ansicht mit, dass es unbillig sei, die neuen Lasten der Nachfinanzierung lediglich auf den Kanton abzuwälzen. Um die interessierten Kreise auf die daraus entstehenden Folgen aufmerksam zu machen, wurde in der bezüglichen Botschaft vom 11. November 1910 schon unmissverständlich erklärt: «Sollte jedoch später die BT die endgültige Erklärung abgeben, sie sei nicht mehr im Stande, ihre finanziellen Verpflichtungen selbst ordnen zu können, und sollten sowohl ihre Aktionäre im Kanton Thurgau wie diejenigen in den meistinteressierten Gemeinden des Kantons St. Gallen und Appenzell A.Rh. keine weiteren Opfer mehr bringen wollen, so wird der Kanton St. Gallen die Frage zu prüfen haben, ob unter solchen Verhältnissen die weitere Existenz der bestehenden BT-gesellschaft noch eine Berechtigung hat; ob es angeht, dass eine Aktiengesellschaft, die jedes Risiko auf andere Schultern abwälzen muss, noch fernerhin die Verwaltungskommission der Bahn bestellt, Beschlüsse von finanzieller Tragweite fassen und die Rechnungen des Unternehmens genehmigen soll, oder ob alle diese Befugnisse Organen übertragen werden sollen, welche vom Kanton ernannt werden und nur dem Kanton gegenüber verantwortlich sind.»[2]) Auch in der ordentlichen Novembersession des Grossen Rates wurde im Hinblick auf die immer wiederkehrenden finanziellen Schwierigkeiten der Antrag gestellt, «es seien der BT alle Verbindlichkeiten abzunehmen, mit der Verpflichtung der letzteren zur Streichung des Aktienkapitals und Uebernahme des Unternehmens durch den Kanton St. Gallen.»[3])

Nach einlässlicher Diskussion wurde dieser Individualantrag aber mehrheitlich abgelehnt, und der regierungsrätliche Vorschlag auf Genehmigung eines Vorschusses von 4 Millionen am 29. November 1910 gutgeheissen, unter den Bedingungen einer finanziellen und technischen Kontrolle des Bahnunternehmens seitens des Regierungsrates und einer gebührenden Be-

1) Siehe Seite 31.
2) Amtsblatt 1910, II, S. 809.
3) Amtsblatt 1910, II, S. 1072.

teiligung der mitinteressierten Kantone und Gemeinden an der Nachfinanzierung.

Der Grosse Rat konnte sich vorerst nicht entschliessen, auf die endgültige Nachfinanzierung einzutreten angesichts des Umstandes, dass der Bau in jenem Zeitpunkt noch nicht vollendet und damit auch kein genügender Anhaltspunkt für die endgültigen Baukosten vorhanden war. Die im Sommer 1911 von Seiten der Bauleitung der BT eingereichte Abrechnung für die Linie Romanshorn-Wattwil, mit Ausnahme des Bauabschnittes Herisau, entsprach ziemlich den im Voranschlag von 1910 berechneten Summen. Die Unternehmer stellten jedoch dieser Abrechnung gegenüber in die Millionen gehende Nachforderungen, und ihre nachgewiesenen effektiven Auslagen ergaben gegenüber der Abrechnung der BT eine Unterbilanz von 5 037 988 Franken.

Von der Erwägung ausgehend, dass es die öffentliche Meinung kaum rechtfertigen würde, wenn die Unternehmungen, die unter Einsetzung ihrer ganzen Kraft ein so bedeutendes Werk geschaffen haben und teilweise unter Preisgabe ihrer Existenz für die erlittenen Schäden aufkommen müssten»[1]), stellte sich die Bahngesellschaft auf den Standpunkt, einige dieser Nachforderungen in beschränkterem Betrage anzuerkennen. Es geschah dies im Hinblick auf die gewaltigen Unternehmerverluste und dann auch aus der Erwägung, dass die Unternehmer seinerzeit trotz der vorauszusehenden und teilweise schon eingetretenen Verluste die Arbeiten nicht eingestellt hatten und so der BT neue Unannehmlichkeiten erspart geblieben waren.

Während der erforderlichen neuen Durchprüfung sämtlicher Abrechnungen und Aufstellungen waren die vorgeschossenen vier Millionen aufgezehrt worden. Da insbesondere die Fortsetzung des Baues der Linie Ebnat-Nesslau weitere Mittel erforderte, sah sich der Regierungsrat, vor allem in der Hoffnung auf eine baldige Verständigung mit den Unternehmern, veranlasst, der BT durch die Kantonalbank einen weitern Vorschuss im Betrage von Fr. 200 000.— zu gewähren.

Der Kostenvoranschlag von 1910 hatte schon eine Mehrentschädigung an die Unternehmer über die Abrechnungsbilanzen hinaus in der Höhe von Fr. 719 000.— vorgesehen. Da eine Einigung auf Grund dieser Berechnung der BT nicht denkbar war und anderseits der Regierungsrat den Unternehmern klar machte, dass von einer weitern Nachfinanzierung nicht die Rede sein könne, gelang es in mehreren konferenziellen Verhandlungen mit sämtlichen Bauunternehmern gütliche Vergleiche abzuschliessen. Dabei verpflichtete sich die Bahngesellschaft im Einverständnis mit dem Regierungsrat, aus «Recht und Billigkeit» eine Mehrentschädigung an die Unternehmer im Betrage von Fr. 1 270 000.— über den Voranschlag vom 1. Oktober 1910 zu bewilligen. Dazu kamen noch Mehrkosten der Linie Ebnat-Nesslau, eine besondere Reserve von Fr. 600 000.— für spätere Erweiterungen und eine

1) Amtsblatt 1913, S. 706.

allgemeine Reserve von Fr. 400 000.—, sodass die Verwaltung der BT das neue, endgültige Anlagekapital auf rund Fr. 36 700 000.— festsetzen musste. Diesem Anlagekapital standen folgende verfügbare Mittel gegenüber:

Aktienkapital inkl. Zahlungen der obertoggenburgischen Gemeinden an die Mehrkosten der Expropriation	Fr. 14 000 000.—
Obligationenkapital	Fr. 14 000 000.—
Vorschüsse des Kantons	Fr. 4 200 000.—
Zusammen	Fr. 32 200 000.—
Manko	Fr. 4 500 000.—
(Mehrmanko gegenüber dem Voranschlage von 1910	Fr. 2 200 000.—)

In der bereits aufgeworfenen Frage eines eventuellen Ueberganges der Bahn in das Eigentum des Kantons stellten sich der Regierungsrat und der Grosse Rat neuerdings auf den Standpunkt, dass unter der Voraussetzung einer letzten Leistung der am Bahnunternehmen interessierten Kreise, die bisherige Aktiengesellschaft weiter bestehen solle. Dabei wurde vor allem damit argumentiert, «dass das BT-Unternehmen, welches aus grossen Anstrengungen vieler Gemeinden und Privaten zustande gekommen ist, Eigentum derer bleiben solle, welche es in der Hauptsache geschaffen haben.»[1])

Nach langen Beratungen, in denen sich die einmütige Opferfreudigkeit und der gemeinnützige Sinn des st. gallischen Volkes von Neuem dokumentierte, fasste der Grosse Rat am 28. Mai 1913[2]) gestützt auf eine einlässliche Botschaft des Regierungsrates vom 2. gleichen Monats[3]), folgende Beschlüsse über die Nachfinanzierung der BT:

1. Der Regierungsrat ist bevollmächtigt, der BT zur Tilgung ihrer fälligen Zahlungsverpflichtungen und zur Ausführung kommender notwendiger Erweiterungen folgende finanzielle Beihülfe zu leisten:

   a) Umwandlung der vorschussweise gegebenen Fr. 4 200 000.— in 4½ %ige Obligationen. Hierfür ist ein vorgangsfreies Pfandrecht auf die Linie Ebnat-Nesslau und ein solches im zweiten Range auf die Linie Romanshorn-Wattwil zu errichten.[4])

   b) Zeichnung von Fr. 1 250 000.— Prioritätsaktien, von denen Fr. 600 000.— erst beim Vorliegen eines ausgewiesenen Bedarfs für kommende Erweiterungen einbezahlt werden.

1) Amtsblatt 1913, S. 713.
2) Amtsblatt 1913, I, S. 889.
3) Amtsblatt 1913, I, S. 701 ff.
4) Vgl. die Ausführungen von Schweizer: a. a. O., S. 74.

2. An diese finanzielle Beteiligung werden folgende Bedingungen geknüpft:

a) Von der BT sind Fr. 2 000 000.— selbst zu beschaffen; diese müssen in erster Linie zur Tilgung des Guthabens der SBB verwendet werden.

b) Von den Interessenten aus der Stadt St. Gallen (politische Gemeinde, Ortsgemeinde, Kaufmännisches Direktorium etc.) ist ein weiteres Kapital von Fr. 1 250 000.— gegen Aushändigung von Prioritätsaktien zu beschaffen.

c) Von den Interessenten ausserhalb der Stadt St. Gallen sind an Betriebssubventionen mit Gültigkeit ab 1913 auf 15 Jahre mindestens Fr. 25 000 pro Jahr zu leisten, in der Annahme, dass sich an dieser Leistung auch der Kanton Thurgau angemessen beteilige und in der Meinung, dass es den Subvenienten freigestellt sei, an Stelle von Betriebssubventionen einen entsprechenden, festen Betrag an Prioritätsaktien zu übernehmen.

d) Das alte Aktienkapital ist zu Stammaktien umzuwandeln. Die Prioritätsaktien geniessen eine Vorzugsdividende von 5% und ein Vorrecht auf Befriedigung vor den Stammaktien im Falle der Liquidation.

Dieser Finanzplan konnte materiell fast vollständig durchgeführt werden. Es ergaben sich lediglich einige Verschiebungen, in dem die meisten angegangenen Gemeinden einer neuen, dauernden Beteiligung in Form von Prioritätsaktien den Vorzug gaben, vor der auf 15 Jahre terminierten Leistung von Betriebssubventionen. Die vom Kanton Thurgau erwartete angemessene Beteiligung erachtete dieser als recht und billig, im Hinblick auf die wegen des Bestandes des thurgauischen Eisenbahngesetzes so bescheiden ausgefallene erstmalige Subvention. Vor allem der Umstand, dass die BT relativ kurze Zeit v o r Inkrafttreten des neuen thurgauischen Gesetzes betreffend die staatliche Unterstützung von Eisenbahnunternehmungen [1]) finanziert worden war, das gerade die doppelte Leistung vorsieht, rechtfertigte die Bewilligung der zugemuteten Betriebssubvention im Betrage von Fr. 8000.—.

Damit hatte diese mühsame Angelegenheit trotz mannigfaltiger Schwierigkeiten und den Bestand der BT oft in Frage stellender Hindernisse einen erfreulichen Abschluss gebracht. Am 25. Oktober wurden in einer ausserordentlichen Generalversammlung die neuen Statuten genehmigt und die Zeichnung des neuen Aktienkapitals konstatiert. Unter Einbezug der den Garanten für die Mehrkosten der Expropriation Ebnat-Nesslau zu vergütenden Leistung in Form von Stammaktien ergab sich auf Ende 1913 d i e e n d g ü l t i g e f i n a n z i e l l e G r u n d l a g e d e r B o d e n s e e - T o g g e n b u r g b a h n :

1) Vgl. S c h w e i z e r : a. a. O., S. 37.

1. Das Gesellschaftskapital beträgt 16 916 000 Franken und ist eingeteilt in 5809 Prioritätsaktien und 28 023 Stammaktien, alle zu 500 Franken und auf den Inhaber lautend.

   Die Zeichner von Aktien sind jedoch für die übernommenen Beträge unter allen Umständen voll haftbar, auch wenn eine Uebertragung ihrer Anrechte stattgefunden haben sollte.

   Die Prioritätsaktien geniessen eine Vorzugsdividende von 5% und ein Vorrecht auf Befriedigung vor den Stammaktien im Falle der Liquidation. Sie partizipieren ferner gleichmässig mit den Stammaktien an einem Rest des Reingewinnes, der nach Ausschüttung von 5% an die Stammaktien noch zur Verfügung der Aktionäre stehen sollte.

2. Das in das Unternehmen investierte und hypothekarisch zu versichernde Obligationenkapital beträgt 18 200 000 Franken.

   Während der Dauer der Garantieleistung des Kantons St. Gallen im Sinne der Grossratsbeschlüsse vom 18. November 1902, 25. Januar 1907 und 28. Mai 1913 betreffend Uebernahme der Zinsengarantie für das Obligationenkapital der BT durch den Kanton, dürfen ohne Bewilligung des Regierungsrates des Kantons St. Gallen keine weiteren Anleihen aufgenommen und keine neuen Aktien ausgegeben werden.

   Eine Erhöhung des Aktienkapitals, sowie die Aufnahme weiterer Anleihen erfolgt auf Antrag des Verwaltungsrates durch Beschluss der Generalversammlung.

   Auf neu zu emittierenden Aktien ist den Aktionären der Gesellschaft ein Vorzugsrecht eingeräumt.

3. Die Gesellschaft hat dem Kanton St. Gallen die Auslagen für das Obligationenkapital aus spätern Ueberschüssen der Gewinn- und Verlustrechnung rückzuvergüten; vor Erfüllung dieser Verpflichtung darf keine Einlage in den Reservefonds stattfinden und keine Aktiendividende ausbezahlt werden.

5. Die Entwicklungsgeschichte der Elektrifikation der BT.

Die ersten Untersuchungen und Studien für den elektrischen Betrieb der BT gehen schon auf die Jahre 1906/1907 zurück, in denen ernstliche Unterhandlungen mit der Maschinenfabrik Oerlikon im Gange waren, die hierüber ein Projekt und Berechnungen aufgestellt hatten. Da die zahlreichen Gemeinschaftsanlagen mit den SBB zur Erkenntnis führen mussten, dass

eine elektrische Traktion auf der BT allein der zu hohen Kosten wegen undenkbar sei, war ein diesbezügliches Vorgehen von der Entschliessung der SBB abhängig, ob sie in Verbindung mit der elektrischen Einrichtung unseres Unternehmens den Betrieb auf den anschliessenden Linien Wil-Ebnat und Wattwil-Uznach-Rapperswil elektrifizieren wollten. Die Bundesbahnen lehnten aber eine elektrische Einrichtung der Rickenlinie von vornherein ab, weil sie nicht beabsichtigten, weitere Versuchsstrecken auf elektrische Traktion umzubauen. Die Verwaltungsorgane der BT drängten ihrerseits aber nicht nach einer andern Lösung, weil einerseits die Studien über die Möglichkeit der elektrischen Traktion auf einer Vollbahn mit grösserem Verkehr noch kein abschliessendes Urteil zuliessen und anderseits die wirtschaftliche Rechnung unter Zugrundelegung der damaligen Kohlenpreise für die Linien der BT den elektrischen Betrieb kaum günstiger als den Dampfbetrieb erscheinen liess. Dabei spielte allerdings auch die Ansicht mit, dass trotz eventueller Vorteile für den Betrieb, die Elektrifikation eine namhafte Baukostenerhöhung mit sich gebracht hätte. Die dabei notwendigen Kapitalien wären insbesondere im Hinblick auf die gleichzeitig erfolgte erhebliche Nachfinanzierung[1]) kaum bewilligt worden.

Mit dem Weltkrieg und seinen Folgen verschoben sich die für die Beurteilung der Opportunität des elektrischen Betriebes massgebenden Gesichtspunkte ganz zu Gunsten desselben. Durch die zunehmende Kohlenknappheit in Verbindung mit den zu bezahlenden Preisen wurde die früher nicht so günstig lautende wirtschaftliche Seite der Frage mit jeder neuen Steigerung der Kohlenpreise in augenfälliger Weise nach der Seite hin abgeklärt, dass das Studium der Frage des Ueberganges zum elektrischen Betrieb erneut und beschleunigt an die Hand genommen werden musste. Nach schätzungsweisen Berechnungen kam die für die elektrische Traktion pro Zugskilometer erforderliche Energie auf 60—65 Rappen zu stehen, während die für die gleiche Leistung benötigten Kohlen nach dem bis 1. Mai 1918 gültigen Preise von Fr. 100.— per Tonne ca. Fr. 1.60 bis Fr. 1.70, bei dem für die folgende Zeit wahrscheinlichen Kohlenpreise von Fr. 190.— per Tonne ca. Fr. 3.10 bis Fr. 3.20 kosteten.

Zunächst war die Frage abzuklären, ob die Elektrifikation auf der gesamten Linie der BT zu erfolgen hätte, oder aber eine Beschränkung auf gewisse Teilstrecken auf Grund der bestehenden Anschluss- und Gemeinschaftsverhältnisse zweckdienlicher wäre. Besondere Schwierigkeiten standen einer raschen Anhandnahme der Elektrifizierung entgegen auf der Strecke Romanshorn-St. Gallen. Die Einführung im Bahnhof Romanshorn, die Ausgestaltung der elektrischen Leitungen auf der Gemeinschaftsstation St. Fiden, die Durchführung durch den zweispurigen Rosenbergtunnel und die Ausrüstung des Bahnhofs St. Gallen boten einen Komplex von schwierigen Fragen, deren Lösung nur nach langdauernden Studien und Verhandlungen

1) Siehe Seite 37 ff.

mit den SBB möglich erschien. Da in Ansicht der ständig steigenden Materialpreise und Arbeitslöhne von Seite der BT auf tunlichste Beschleunigung gedrungen werden musste und die Bundesbahnen vor der Elektrifikation ihrer Strecke Rorschach-St. Gallen in dieser Angelegenheit wohl kaum Hand boten, wurde die Behandlung der Frage des elektrischen Betriebes auf der Strecke Romanshorn-St. Gallen vorderhand in den Hintergrund gedrängt. Mit umso stärkerem Gewicht wurde daher die nächstliegende Kombination für die Elektrifizierung verfolgt, wie sie eine Zusammenlegung der BT-Strecke St. Gallen-Wattwil mit der Rickenlinie der Bundesbahnen ergab, um wenigstens auf der Strecke St. Gallen-Uznach, eventuell bis Rapperswil, elektrisch fahren zu können. Diese an sich günstigste Lösung wurde aber von der technischen Seite her erschwert durch Rekonstruktionsarbeiten im Rickentunnel und anderseits durch gewisse Hindernisse in der Strombeschaffung. Da die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Ebnat-Kappel-Nesslau mit Rücksicht auf die besonders schwierigen Traktionsverhältnisse als ausserordentlich günstig erscheinen musste, für sich allein jedoch betriebstechnisch nie wirtschaftlich sein konnte, ergab sich aus den oben skizzierten Gründen ohne weiteres die Notwendigkeit, die Studien vorläufig auf die Elektrifizierung der Strecke St. Gallen-Wattwil-Nesslau zu beschränken. Dabei wurde allerdings vorausgesetzt, dass die Bundesbahnen, soweit ihre Zwischenstrecke Wattwil-Ebnat in Betracht kam, das ihrige zur Verwirklichung des Projektes beitragen würden.

Wir verzichten hier, wie schon in sämtlichen vorstehenden Ausführungen, grundsätzlich auf technische Angaben und beschränken uns auf die Bekanntgabe der berechneten voraussichtlichen Anlagekosten und auf die Betrachtung der Rentabilitätsrechnung. Die auf Ende Mai 1918 angestellten Berechnungen für die Elektrifikation der Linie St. Gallen-Wattwil-Nesslau ergaben folgende Anlagekosten:

I. Umformerstation		Fr. 1 325 000.—
II. Leitungsanlage: Fahr- und Rückleitung	Fr. 2 264 800.—	
Speiseleitung	Fr. 487 800.—	Fr. 2 725 600.—
III. Rollmaterial		Fr. 2 159 000.—
Gesamte Anlagekosten		Fr. 6 236 600.—*
Reserve für Konjunkturschwankungen		Fr. 163 400.—
	Kapitalbedarf	Fr. 6 400 000.—

* Inbegriffen Fr. 260 000.— für Anlagen auf den SBB-Stationen St. Gallen, Lichtensteig, Wattwil und Ebnat, für welche die SBB der BT früher oder später eine Entschädigung zu leisten hatten.
Des weitern waren inbegriffen Fr. 200 000.— für Anlage von Leitungen auf den Stationen Wattwil und Ebnat (Angenommen wurde je die Hälfte

der Kosten) und auf der Strecke Wattwil-Ebnat, welche für den Betrieb letztgenannter Strecke dienen und für welche die SBB von Anfang an hätten aufkommen müssen. Der von der BT zu deckende Kapitalbedarf hätte sich hiernach auf Fr. 6 200 000.— gestellt.

Bei Aufstellung der Rentabilitätsrechnung legte man vor allem Gewicht auf die Frage, bei welchem Kohlenpreise Dampf- und elektrischer Betrieb sich die Waage halten würden. Dabei wurde absichtlich zu Ungunsten des elektrischen Betriebes gerechnet, indem man die durch die häufigeren Fahrgelegenheiten zu erzielenden Mehreinnahmen ausser Betracht liess, ebenso für einen damals vorgesehenen eventuellen Anschluss des elektrischen Betriebes der Appenzellerbahn nichts einrechnete und zudem mit der hohen Kapitalverzinsung von 5%, sowie einer namhaften Amortisation rechnete. Daraus resultierte folgender Vergleich der Betriebskosten (Fahrdienst) bei elektrischem und Dampfbetrieb:

	Elektr. Betrieb	Dampfbetrieb
A. Personal	Fr. 85 000.—	Fr. 132 000.—
B. Nebenkosten	Fr. 6 000.—	Fr. 6 000.—
C. Materialverbrauch des Rollmaterials	Fr. 208 800.—	Fr. 605 500.—
D. Unterhalt der mech. und elektr. Einrichtungen	Fr. 44 660.—	—
E. Unterhalt des Rollmaterials	Fr. 30 000.—	Fr. 50 000.—
F. Personal der Unterstation	Fr. 10 000.—	—
G. Mehreinlagen in den Erneuerungsfonds für die elektr. Anlagen und Lokomotiven	Fr. 124 730.—	—
H. Verzinsung des neuen Anlagekapitals	Fr. 320 000.—	—
	Fr. 829 190.—	Fr. 793 500.—

Hiernach ergaben sich beim Uebergang zum elektrischen Betrieb bei Annahme eines Kohlenpreises von Fr. 100.— per Tonne allerdings scheinbare Mehrausgaben für den Fahrdienst im Betrage von Fr. 35 690.—, da der Fahrdienst auf der Strecke Wattwil-Ebnat in vorstehender Berechnung inbegriffen ist. In Anrechnung einer Entschädigung der SBB an die BT für den Betrieb der Strecke Wattwil-Ebnat in der Höhe von Fr. 78 000.— ergab sich also beim Uebergang zum elektrischen Betrieb, ohne Berücksichtigung von Mehreinnahmen aus dem Verkehr, eine Verbesserung des Betriebsergebnisses von rund Fr. 42 000.—. Damit wurde die der Rentabilitätsrechnung zu Grunde liegende Frage dahin beantwortet, dass sich die Kosten des Fahrdienstes bei elektrischem und Dampfbetrieb bei dem den Berech-

nungen zu Grunde gelegten ziemlich dichten Fahrplan bei einem Kohlenpreise von Fr. 90.— bis Fr. 95.— pro Tonne die Waage hielten. Bei dem ungefähr ab 1. Mai 1918 gültigen Kohlenpreise von Fr. 190.— pro Tonne ergab sich eine Ersparnis von rund Fr. 560 000.—. Diese Zahl konnte allerdings darum nicht absolut genommen werden, als der dem Elektrifizierungsprojekt zu Grunde gelegte dichte Fahrplan mit Rücksicht auf die mangelnden Anschlüsse, vor allem aber im Hinblick auf den darniederliegenden Verkehr, kaum hätte voll eingeführt werden können. Worauf es aber vor allem ankam, war gezeigt worden, dass die Elektrifikation wirtschaftlich sei und diese Wirtschaftlichkeit sich noch stark entwickeln liess bei zunehmender Verdichtung des Fahrplans.

Trotzdem man damit zur Ueberzeugung gelangt war, dass aus vorstehenden Gründen die Einführung des elektrischen Betriebes auf der BT mit allen Mitteln anzustreben war, musste eine Betrachtung der finanziellen Seite des ganzen Projektes zu andern Entschlüssen führen.

Die Betrachtungen über die Finanzierung der BT[1]) führen ohne weiteres zur Erkenntnis, dass die BT keinen Kredit von Banken oder anderer privater Seite geniessen konnte oder gar die nötigen Mittel selbständig durch Inanspruchnahme des allgemeinen Kapitalmarktes aufzubringen imstande war. Aus diesen Gründen war die Möglichkeit einer Finanzierung des Werkes nur gegeben durch ein erneutes Zusammenwirken der Gemeinwesen, die schon die Entstehung der BT ermöglicht hatten, in Verbindung mit der Hülfe des Bundes. Dabei wurde als am zweckmässigsten der Weg einer Zwangsgemeinschaft erachtet, wie sie das damals im Entwurfe vorliegende Bundesgesetz über Hülfeleistung an notleidende Transportunternehmungen einzuführen beabsichtigte.[2]) Dieser Gesetzesentwurf sah in seinem ersten Teil eine Hülfeleistung vor, «auf Grund einer Vereinbarung für den einzelnen Fall, entweder dergestalt, dass der Bund, die Kantone und Gemeinden dem Transportunternehmen mit Darlehen oder Vorschüssen das Betriebsdefizit decken, oder in der Weise, dass der Bund, die Kantone und Gemeinden den Betrieb auf Rechnung und im Namen des Unternehmens übernehmen, wobei sie eine Forderung an das Unternehmen im Umfang des Defizits erlangen» (Art. 4, Absatz I). Der zweite, hier wesentliche Teil bezog sich auf die Gewährung von Darlehen an private Transportunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes. (Art. 8, Absatz I). Voraussetzung für die Bundeshülfe war dabei aber, dass sich die Kantone mit der Hälfte der Kosten an diesen Darlehen ebenfalls beteiligten und zwar durch Uebernahme der Hälfte des Darlehens (Art. 8, Absatz II), durch die Gewährung von Zinsgarantien an private

[1]) Siehe Seite 32 ff.

[2]) Vgl. Volmar: Die Bundesbeschlüsse über Hilfeleistung an notleidende Transportanstalten vom 18. Dezember 1918 und 13. April 1933.

Darlehensgläubiger (Art. 10, Absatz II) oder endlich durch die Beteiligung an der zu Gunsten Privater aufzubringenden Verzinsung (Art. 10, Absatz I).

Bei der Berührung mehrerer Kantone hatte eine Verteilung nach Massgabe des Interesses (Betriebslänge, Grösse der Bevölkerung, Zahl und Frequenz der Stationen) zu erfolgen (Art. 5, Absatz II) und zwar entweder durch Vereinbarung oder durch verbindlichen Entscheid des Bundesrates (Art. 5, Absatz IV). Dabei konnten die Kantone ihrerseits gegenüber den Bezirken und Gemeinden in gleicher Art zwangsweise vorgehen (Art. 5, Absatz III). Zur Erleichterung der Finanzierung wurde bestimmt, dass die zur Elektrifikation gewährten Darlehen ein Vorzugspfandrecht geniessen sollten, das allen bestehenden Pfandrechten vorgeht, in ähnlicher Weise wie das Pfandrecht der Baugläubiger (ZGB 837 ff) oder dasjenige für Forderungen bei Bodenverbesserungen (ZGB 820). Für das gewährte Elektrifizierungsdarlehen wurde, wenn eine Uebereinkunft nichts anderes bestimmte, ein Zinsfuss von 3% und dazu eine Amortisationsquote von 1% festgelegt.

Sollte dieser Entwurf in Kraft treten, so war für die BT eine billige Kapitalbeschaffung gesichert. Die Botschaft zum vorerwähnten Gesetzesentwurf wies aber darauf hin, dass mit Hülfe einer solchen Hülfsaktion «den Bahnen die Einführung der elektrischen Traktion durch Beteiligung des Gemeinwesens [1]) ermöglicht und erleichtert werden sollte, d. h. es kamen dafür nur bereits erstellte Bahnen in Betracht, die nicht schon elektrisch betrieben wurden. Ob die Wohltaten des Gesetzes auch solchen Bahnen nachträglich noch zugute kommen würden, wenn diese schon vorher mit den Elektrifizierungsarbeiten begonnen hatten, konnte nicht mit Sicherheit angenommen werden. Da dafür an massgebender Stelle naturgemäss keine Garantie abgegeben werden konnte, musste die Verwaltung der BT erneut die Frage prüfen, ob man nicht mit einem definitiven Entschluss und der Anhandnahme der Arbeiten noch zuwarten wolle, bis das besprochene Bundesgesetz in Kraft getreten sei.

Für ein sofortiges Vorgehen sprach die dringende Wünschbarkeit einer Sanierung des Unternehmens, dem es in dieser Zeit der fortwährenden Steigerung der Kohlenpreise kaum gelang, die Betriebsausgaben herauszuwirtschaften. Dafür sprach auch noch die Möglichkeit, zu relativ erträglichen Bedingungen die Maschinen und Materialien zu erhalten, was für die Zukunft nicht mehr mit Sicherheit vorausgesagt werden konnte, ebenso der Umstand, dass später die Strombeschaffung infolge anderweitiger Dispositionen der St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke grössere Schwierigkeiten bereiten konnte.

Wenn also aus diesen Gründen eine rasche Anhandnahme der Elektrifikationsarbeiten wünschbar erschien, wurde die Opportunität eines solchen Vorgehens von der Seite der Kapitalbeschaffung ernstlich und in entschei-

1) Bundesblatt 1918 IV, S. 513.

dender Weise in Frage gestellt. Durch ein weiteres Zuwarten sicherte man sich die Vorteile des Bundesgesetzes und entging damit der Notwendigkeit, die Ausführung zu eventuell schlechteren Zinsbedingungen vollständig selber finanzieren zu müssen. Damit standen allfällig höheren Anlagekosten Ersparnisse an Zins gegenüber. Ferner lag ein nicht zu unterschätzender Faktor darin, dass bis auf einen späteren Zeitpunkt eine weitere Abklärung hinsichtlich der Gestaltung der allgemeinen Verhältnisse des Weltmarktes zu erwarten war.

Diese direkten finanziellen Vorteile überzeugten die Verwaltung der BT von der Zweckmässigkeit einer Verschiebung der Einführung des elektrischen Betriebes bis zum Inkrafttreten des bezüglichen Bundesgesetzes.

Durch das Bundesgesetz über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes. vom 2. Oktober 1919, waren die erwarteten Vorteile für die BT realisiert worden und damit der Weg zur Aufnahme bezüglicher Studien grundsätzlich geebnet. Dabei stellte sich aber der beförderlichen Elektrifizierung ein neues Hindernis entgegen in der kriegsbedingten schlechten Finanzlage des Kantons St. Gallen. Die Darlegungen des Regierungsrates über die finanzielle Lage und die dringlichen Aufgaben des Kantons, ferner über die Notwendigkeit zur Erhebung einer besondern Steuer zur Amortisation von Defiziten, die sich in den letzten Jahren angehäuft hatten und die bis zum Jahre 1925 erwartet werden mussten, führten zur Ueberzeugung, dass man dem Kanton St. Gallen nicht zumuten konnte, seine Anteilsquote für die Elektrifikation der BT am Anleihensmarkt aufzunehmen. Es wurde deshalb vorderhand vorgesehen, mit der Anhandnahme der finanziellen Vorarbeiten für die Elektrifikation mindestens solange zuzuwarten, bis die Defizitsteuer gesichert war und bis eine Verbesserung der Verhältnisse dem Kanton erlaubte, neuerdings für die BT an den Kredit zu appellieren.

Aus diesem Grunde ruhte die Angelegenheit bis zum September 1920, wo die grosse Belastung des Betriebes der BT durch die enormen Kohlenpreise ein Zuwarten mit dem Uebergang zur Elektrifikation nicht mehr länger rechtfertigen konnte. Deshalb gelangte die Direktion der BT an den Verwaltungsrat mit dem Antrag, einen Entschluss zu fassen, im Interesse der Bahn und des Kantons St. Gallen mit möglichster Beförderung den Uebergang zum elektrischen Betrieb auf dem Teilstück St. Gallen-Wattwil-Nesslau im Sinne einer ersten Etappe zu vollziehen.

Die neuen voraussichtlichen Anlagekosten beliefen sich inkl. Gemeinschaftsstationen auf Fr. 7 100 000.—. Die Rentabilitätsrechnung[1]) kam zu einem Ueberschuss von Fr. 620 000.— über eine Verzinsung

1) Die Aufstellung einer Rentabilitätsrechnung war jetzt gesetzliche Pflicht geworden, da laut Art. 1 des erwähnten Bundesgesetzes die Hülfe nur gewährt wurde, «sofern dadurch die Wirtschaftlichkeit der Unternehmung nachweisbar gehoben werden kann».

inkl. Amortisation des neuen Anlagekapitals zu 6% hinaus. Es wurde dabei gerechnet mit einem Kohlenpreise von Fr. 230.— per Tonne, wie er damals zu bezahlen war. Die Grenze, bei welcher nur für die Strecke St. Gallen-Nesslau der elektrische Betrieb wirtschaftlich war, lag bei einem Kohlenpreis von Fr. 115.— per Tonne, also gerade der Hälfte des bestehenden. Gestützt auf diese Erwägungen beschloss denn auch der Verwaltungsrat am 18. Oktober 1920, die Linie St. Gallen-Nesslau als erste Etappe zu elektrifizieren.

Trotzdem die Strecke Romanshorn-St. Gallen erst in einer zweiten Etappe erstellt werden sollte, wurde die Finanzierung des ganzen Werkes ins Auge gefasst. Um für den Fall unerwarteter Mehrkosten einen gewissen Spielraum zu bekommen, wurde die Gesamtkostensumme absichtlich hoch auf 11 000 000 Franken berechnet, von denen laut Gesetz die Hälfte vom Bund und ein gleich grosser Betrag von den beteiligten Kantonen zu übernehmen waren. Für die Ermittlung des Betreffnisses der einzelnen Kantone wurde dabei von der Bahnlänge, von der Anzahl Stationen, ferner von den Anteilen am Personen- und Güterverkehr ausgegangen. Durch die Zusammenziehung dieser Ermittlungsfaktoren unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl ergaben sich folgende runde Durchschnittsprozente und Finanzierungsanteile:

Thurgau	14,5% oder Fr. 800 000.—
St. Gallen	67,3% oder Fr. 3 700 000.—
Appenzell A.-Rh.	18,2% oder Fr. 1 000 000.—[1])

Bei Beurteilung dieser Belastung muss betont werden, dass diese Anlagen sicher einen Zins abzuwerfen versprachen und dass höchstens eine kurze Zeit Zinsausfälle zu tragen waren.[2])

Die Bereitwilligkeit des st. gallischen Regierungsrates, sich namens des Kantons St. Gallen an der Finanzierung der Elektrifikation der BT zu beteiligen, war allerdings unter dem Vorbehalt ausgesprochen worden, dass eine anzustellende Expertise die erwartete Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes bestätigte. Ein zu diesem Zwecke veranlasstes Expertengutachten der Direktoren H. Studer und G. Bener kam zu denselben Schlussfolgerungen wie die Verwaltungsorgane der BT und schuf damit die Voraussetzungen für eine Inangriffnahme der Projektierungsarbeiten.

Schneller als man je hatte erwarten können, wurden durch die radikale Wandlung der Verhältnisse die damals durchaus berechtigten Berechnungsgrundlagen für eine Elektrifikation der BT wesentlich verändert. Die Kohlenpreise gingen in raschem Fall unter die Grenze, bei welcher nach damaliger Rechnung der elektrische Betrieb noch in Frage kam und anderseits waren durch Rückgang der Materialpreise die Kosten für die elektrische Anlage erheblich gesunken. Eine auf Grund der entstandenen neuen Verhältnisse angestellte Berechnung ergab zu Ungunsten des elektrischen

1) Vgl. Protokoll des Regierungsrates des Kantons St. Gallen vom 22. Januar 1921.

2) Zinsausfälle waren zu erwarten, da die Kantone und Gemeinden für ihr Geld durschnittlich 7—7½% aufzuwenden hatten, während die BT nur zu 5% verzinst hätte.

Betriebes einen Saldo von Fr. 126 600.—, der sich nach Abzug einer Entschädigung von Seite der SBB für den Fahrdienst auf der Strecke Wattwil-Ebnat auf Fr. 6 600.— stellte. Die neue Rechnung ergab somit einen kleinen Ausschlag zu Gunsten des Dampfbetriebes, d. h. ungefähr die Parität zwischen beiden Betriebsarten. Allerdings konnte durch Mehrleistungen im Fahrplan und durch die Möglichkeit einer Frequenzsteigerung infolge der durch die elektrische Traktion bedingten Annehmlichkeit des Reisens, ein fühlbares Uebergewicht zu Gunsten des elektrischen Betriebes geschaffen werden, wie sich mit absoluter Sicherheit das Bild verschoben hätte durch Einbezug der Rickenlinie und der Strecke Romanshorn-St. Gallen in die Elektrifikation. Aber die Kapitalbeschaffung wäre darum unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnet, weil die BT schon in früheren Jahren finanziell schwer enttäuscht hatte und daher neue Geldgesuche nur dann aufgenommen worden wären, wenn sich aus der Entsprechung ein auf keinen Fall anzuzweifelnder Vorteil ergeben hätte. Ein solcher Vorteil konnte aber durch die neu aufgestellte Rentabilitätsrechnung nicht in dem Masse nachgewiesen werden, dass die Voraussetzungen für eine Neuinvestierung bedeutender Mittel gegeben waren. Dazu trat noch das später erheblich zu Gunsten des elektrischen Betriebes sprechende Moment, dass nämlich Aussicht bestand, dass die noch hohen Baukosten für die Anlagen mit der Zeit erheblich zurückgehen würden.

Angesichts dieser Tatsachen mussten die massgebenden Organe der BT zum Ergebnis kommen, dass die Anwendung des Verwaltungsratsbeschlusses vom 18. Oktober betreffend die Elektrifizierung der Strecke St. Gallen-Nesslau vorläufig zu sistieren sei. Trotzdem auch die bei den Kantonsregierungen bereits eingeleiteten Schritte betreffend die Finanzierung nicht weiter verfolgt werden sollten, wurde damals schon mit Nachdruck darauf verwiesen, dass vor allem nach einem weiteren Preisabbau am Maschinenmarkt diese Frage wieder aufgenommen werden müsse, um die im elektrischen Betrieb liegenden eminenten Vorteile auch der BT zu Nutzen zu machen.

Wir haben schon weiter oben darauf verwiesen, dass durch eine gleichzeitige Elektrifizierung der Rickenstrecke sich die Vorteile, die in der Einführung des elektrischen Betriebes für die BT zu erzielen waren, wesentlich verstärkt hätten. Deshalb wurde denn auch im Jahre 1923 die Frage der Elektrifikation unseres Unternehmens dadurch wieder aktuell, als die SBB für die Elektrifikation ihrer Hauptlinien in der Ostschweiz ein beschleunigtes Programm aufgestellt hatten, nach welchem die Strecken Zürich-St. Gallen-Rorschach schon im Jahre 1927, Zürich-Romanshorn-Rorschach im Jahre 1928 und Zürich-Rapperswil bereits im Jahre 1926 elektrisch betrieben werden sollten. Dadurch ergab sich vorerst für die BT die Möglichkeit, von den SBB zu günstigen Bedingungen fertigen Bahnstrom zu beziehen, statt von einem andern Unternehmen eine Stromart, die durch eine kostspielige Umformerstation in zweckdienlicher Weise umgeformt werden

musste. Auf dieser neuen Grundlage wurden denn auch die früheren Studien wieder aufgenommen, und anderseits Verhandlungen eingeleitet, mit den Bundesbehörden über die Gewährung eines Darlehens im Sinne des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919, mit den SBB über die Stromlieferung und die Mitelektrifizierung der Rickenstrecke und der Strecke Wattwil-Ebnat und mit einigen Konstruktionsfirmen über die Erstellung der Leitungsanlage und über die Lieferung des Rollmaterials.

Trotzdem von Seiten des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartementes die Zusicherung auf Gewährung eines Bundesdarlehens gegeben worden war und der st. gallische Regierungsrat seine grundsätzliche Bereitwilligkeit zu einer Beteiligung an der Finanzierung erklärt hatte, wurde die Opportunität der Einführung des elektrischen Betriebes von zwei Seiten her wieder in Frage gestellt. Einmal hatte eine Prüfung der Gestaltung des elektrischen Betriebes von Seite der SBB auf ihren Strecken Wil-Ebnat und auf der Rickenlinie ein ungünstiges Resultat ergeben und eine ablehnende Haltung in der Frage der Mitelektrifizierung dieser Strecken bewirkt. Der Grund lag vor allem in betriebstechnischen Schwierigkeiten, da für die Rickenstrecke und die Toggenburgerlinie nicht die gleichen Lokomotiven verwendbar waren. Anderseits hatte die frühere Rentabilitätsrechnung einen Paritätskohlenpreis von ca. Fr. 58.— per Tonne ergeben. Innert kurzer Zeit sanken nun die Kohlenpreise wieder rapid und kamen bis Ende 1925 auf ca. Fr. 47.— auf der Lokomotive zu stehen. Da damit der elektrische Betrieb um mindestens Fr. 28 500.— teurer zu stehen gekommen wäre als der Dampfbetrieb, konnte es trotz der vielen ideellen Vorteile des elektrischen Betriebes nicht zweckmässig sein, für die Elektrifikation des Unternehmens so viel neues Kapital zu investieren. Die mit der Zweifelhaftigkeit der Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes verbundenen Schwierigkeiten der Finanzierung veranlassten deshalb die Verwaltung der BT, die ganze Angelegenheit nochmals zurückzustellen.

Da die BT in ihren, die Elektrifikation betreffenden Entschlüssen weitgehend von den Massnahmen der SBB zur Einführung des elektrischen Betriebes auf ihren Hauptlinien in der Ostschweiz abhängig war, trat diese Frage in ein neues Stadium durch den Beschluss der Organe der SBB, ihre Strecke Wattwil-Rapperswil bis zum 15. Mai 1927 zu elektrifizieren. Diese gegenüber früher vollständig veränderte Stellungnahme war verursacht worden durch das Unglück im Rickentunnel vom 4. Oktober 1926, bei dem durch die Rauch- und Gasentwicklung eines steckengebliebenen Dampflokomotivzuges zahlreiche Menschenleben den Tod fanden. Trotzdem damit der eine wesentliche Punkt für die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes auf den Strecken der BT eine günstige Korrektur erfahren hatte, zeigten genauere Untersuchungen, dass bei den fortwährend bis zu einem Tiefstand von Fr. 38.— per Tonne sinkenden Kohlenpreisen und den noch immer bedeutenden Anlagekosten keine sichere Wirtschaftlichkeit des elek-

trischen Betriebes vorausgesagt werden konnte. Daher kam man trotz der beschlossenen Elektrifikation der Rickenlinie zum Schlusse, vorläufig noch beim Dampfbetriebe zu verbleiben, im Sinne eines Zuwartens, bis neuerdings günstig sich auswirkende Momente in Erscheinung treten würden.

Ein erstes solches Moment, das zu Gunsten der baldigen Durchführung des schon seit langem gesteckten Zieles sprach, war eine fühlbare Erhöhung der Kohlenpreise ab 1. Juli 1929, die bereits wieder einen Preis von zirka Fr. 46.— per Tonne franko Grenze verzollt erreichten. Dazu fiel als neuer wichtiger Punkt in Betracht, dass im Laufe der folgenden Jahre anlässlich der fälligen Hauptrevision der Dampflokomotiven grosse Aufwendungen in Aussicht standen. Da die Elektrifikation der BT in einem früheren oder späteren Zeitpunkt doch nicht mehr zu umgehen war, musste sich die Frage erheben, ob es sich noch lohnte, grosse Summen für die Dampflokomotiven aufzuwenden, umso mehr, als für dieselben bei einem Verkauf kaum mehr mit einem befriedigenden Erlös gerechnet werden konnte. Dazu waren die Preise für die elektrischen Anlagen als auch für das benötigte Rollmaterial erheblich zurückgegangen, während die Bundesbahnen für die Abgabe elektrischer Energie, sowie für die Benutzung der elektrischen Ausrüstungen auf den Gemeinschaftsstationen günstige Bedingungen zugesichert hatten.

Da die auf dieser neuen Basis fussenden Berechnungen die einwandfreie Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung der BT ergaben, fasste der Verwaltungsrat am 12. April 1930 den Beschluss, die Elektrifikation der BT unverzüglich in Angriff zu nehmen.

Um einen Vergleich mit den Verhältnissen der vorausgehenden Jahre zu ermöglichen, geben wir im folgenden eine Zusammenstellung der neuen voraussichtlichen Anlagekosten:

	Romanshorn-Wattwil	Romanshorn-Nesslau
I. Allgemeine Kosten	Fr. 115 000.—	Fr. 128 000.—
II. Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 1 364 000.—	Fr. 1 536 000.—
III. Rollmaterial	Fr. 1 905 000.—	Fr. 2 066 000.—
IV. Mobiliar und Gerätschaften	Fr. 90 000.—	Fr. 90 000.—
V. Verschiedenes und Unvorhergesehenes, ca. 4%	Fr. 146 000.—	Fr. 160 000.—
Total:	Fr. 3 620 000.—	Fr. 3 980 000.—

Diese Anlagekosten, welche auf Grund verbindlicher Offerten aufgestellt worden waren, müssen im Vergleich zu den anlässlich früher geplanter Elektrifikationen berechneten Beträgen als ausserordentlich niedrig beurteilt werden, desgleichen auch bei einem Vergleich mit dem bisherigen Baukapital, indem sie nur zirka 11% desselben ausmachten.

Die zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes notwendige Rentabilitätsrechnung konnte sich in diesem Zeitpunkt

nicht mehr die Ermittlung des sogenannten Paritätskohlenpreises zur Aufgabe stellen, da die BT seit dem Jahre 1926 nicht mehr ausschliesslich auf Dampfbetrieb eingestellt war. Die fortwährende Verschiebung der Elektrifikation hatte die Verwaltung gezwungen, ihren Betrieb auf andere Weise wirtschaftlicher zu gestalten. Insbesondere angesichts des schwachen Verkehrs auf der Strecke Ebnat-Nesslau und deren Charakter als Sackbahn und im Interesse eines regen Lokalverkehrs St. Gallen-Herisau als Gegenmassnahme gegen die zunehmende Konkurrenz der Automobile, war im Jahre 1926 für einen Teil der Züge ein Benzinmotorwagen-Betrieb eingeführt worden. Infolgedessen konnte die neue Rentabilitätsrechnung die effektive Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes nur feststellen durch Berechnung der Betriebsersparnis, welche voraussichtlich beim Uebergang auf die neue Betriebsart entstehen würde. Dabei ergaben sich folgende Ersparnisse bei elektrischem Betrieb gegenüber Betrieb mit Dampflokomotiven und Benzintriebwagen:

Romanshorn-Wattwil	Normalverkehr	Fr. 58 000.—
Romanshorn-Nesslau	Normalverkehr	Fr. 57 000.—
Romanshorn-Wattwil	Maximalverkehr	Fr. 120 000.—
Romanshorn-Nesslau	Maximalverkehr	Fr. 112 000.—

Vorgängig der definitiven Anhandnahme der Elektrifikation war der Gemeinderat von Herisau an die Verwaltung der BT gelangt mit dem Begehren, ein Gesuch um Verstaatlichung der BT einzureichen. Die Gründe, die die Prüfung dieser Frage vor Inangriffnahme der Elektrifikation als erwünscht erscheinen liessen, ergaben sich aus dem gespannten Finanzhaushalt der Gemeinde Herisau. Da diese Gemeinde für die Erstellung der BT ein Aktienkapital von Fr. 1 500 000.— gezeichnet hatte, dazu noch zirka 1 Million Franken an die Kosten der Zufahrtsstrassen aufgewendet worden waren und ferner für die Ausführung des Gemeinschaftsbahnhofs BT/Appenzellerbahn die Leistung einer halben Million hinzukam, schien es sich nicht zu rechtfertigen, wenn zur Ermöglichung der Einführung des elektrischen Betriebes auf der BT neue finanzielle Opfer gebracht werden müssten. Dabei wurde der Anspruch auf günstige Aufnahme eines Gesuches um Uebernahme der BT durch den Bund vor allem darum als gerechtfertigt empfunden, als der Kanton Appenzell der einzige Kanton in der Schweiz ist, der keine Bundesbahnlinien besitzt.

Eine zu diesem Zwecke am 17. Juli 1930 anberaumte Besprechung mit dem Vorsteher des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartementes musste aber bereits zur Ueberzeugung führen, dass mit der baldigen Verwirklichung eines solchen Vorhabens nicht zu rechnen war. Es wurde dabei vor allem darauf hingewiesen, dass mit dem Kauf der BT durch den Bund ein Präzedenzfall geschaffen würde, indem sofort eine Reihe anderer privater Unternehmen, besonders die Lötschbergbahn, die dank ihrer internationalen Bedeutung den Vorrang besessen hätte, mit dem nämlichen Anliegen an die

Eidgenossenschaft gelangen würden. Da die Uebernahme der Bahn durch den Bund für denselben bei der bestehenden Finanz- und Verkehrslage unabsehbare finanzielle Konsequenzen mit sich gebracht hätte, kam denn auch der Bundesrat am 30. Dezember 1930 zur definitiven Ablehnung des Verstaatlichungsgesuches.

Da das in der Prüfung der Frage einer eventuellen Verstaatlichung der BT liegende Hindernis für eine sofortige Elektrifizierung der Linie damit beseitigt war, konnten die nötigen Schritte zur Finanzierung dieses Unternehmens eingeleitet werden. Die Rentabilitätsrechnung hatte ihr günstiges Resultat vor allem dem Umstande zu verdanken, dass mit einer billigen Kapitalbeschaffung gerechnet wurde, wie sie das bereits erwähnte Bundesgesetz über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes, vom 2. Oktober 1919, ermöglichte. Dieses Gesetz sieht, wie weiter oben schon kurz skizziert wurde, vor, dass der Kapitalbedarf für die Elektrifikation als verzinsliches Darlehen zur einen Hälfte vom Bund und zur andern Hälfte von den beteiligten Kantonen und Gemeinden zur Verfügung gestellt werden soll. Da an der Strecke Ebnat-Nesslau der Kanton St. Gallen allein interessiert war, musste eine Verteilung der halben Gesamtkostensumme unter die in Frage kommenden drei Kantone nur für die Strecke Romanshorn-Wattwil stattfinden. Ueber diesen Punkt bereits im Jahre 1925 geführte Verhandlungen hatten damals unter Berücksichtigung aller oben erwähnten Umstände einen Anteil von 21% für den Kanton Thurgau, von 61% für den Kanton St. Gallen und von 18% für den Kanton Appenzell bezw. die Gemeinde Herisau ergeben. Da die für die damaligen Berechnungen massgebenden Grundlagen in der Richtung eine Aenderung erfahren hatten, dass der thurgauische Verkehr zurückgegangen und der Verkehr nach und von Herisau erheblich gestiegen war, wurde im Juni 1930 von der Verwaltung der BT der Vorschlag gemacht, der Kanton Thurgau und die Gemeinde Herisau möchten je 20%, der Kanton St. Gallen 60% der kantonalen Hälfte des Elektrifikationskapitals übernehmen. Da sich auf dieser Grundlage keine sofortige Einigung erzielen liess, wurden im Interesse einer möglichsten Beschleunigung der Finanzierung und durch ein Entgegenkommen von Seite des Kantons St. Gallen, die Beteiligungen in der Weise modifiziert, dass die neuen Anteile der interessierten Kantone für die nicht vom Bunde zu übernehmende Hälfte des Elektrifikationsdarlehens für die Strecke Romanshorn-Wattwil wie folgt festgesetzt wurden:

Kanton St. Gallen	63%
Kanton Thurgau	18%
Gemeinde Herisau	19%

Für die Strecke Ebnat-Nesslau hatte der Kanton St. Gallen die Hälfte des Elektrifikationsdarlehens voll zu übernehmen. Da nach Verhandlungen mit den SBB die gleichzeitige Elektrifikation der Strecke Wattwil-Ebnat zugesichert wurde, konnte nun die Finanzierung des Unternehmens als Ganzes an die Hand genommen werden.

Die Verhandlungen waren mit den beteiligten Kantonen und der Gemeinde Herisau so weit gediehen, dass dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement das Gesuch um Gewährung des Darlehens im Sinne des erwähnten Bundesgesetzes eingereicht werden konnte. Die durch Art. 10 des Bundesgesetzes vorgeschriebene und vom Bundesrat eingesetzte Kommission zur Beurteilung der Unterstützungsgesuche erachtete die Voraussetzungen für die Gewährung des Darlehens als gegeben, modifizierte einzig den eingereichten Kostenvoranschlag durch Herabsetzung auf den Betrag von Fr. 3 900 000.—.

Unter Einbezug der Elektrifizierungssumme für die Strecke Ebnat-Nesslau und auf der Grundlage dieser letztern Baukostensumme ergaben sich folgende Beteiligungsquoten:

Bund	50 %	= höchstens Fr.	1 950 000.—
Kanton St. Gallen	33,18%	= höchstens Fr.	1 294 020.—
Kanton Thurgau	8,18%	= höchstens Fr.	319 020.—
Gemeinde Herisau	8,64%	= höchstens Fr.	336 960.—
	100 %	= Zusammen Fr.	3 900 000.—

Die in Art. 6 des Gesetzes enthaltene Minimalverzinsung wurde in einer besonderen Vereinbarung dahin abgeändert, dass das Gemeinschaftsdarlehen vom 1. Januar 1933 hinweg zu 5% pro Jahr, jeweils von der ursprünglichen Darlehenssumme berechnet, zu verzinsen und zu amortisieren sei, wovon 4% als Zins und der Rest als Amortisation gerechnet werden. Die vor der endgültigen Finanzierung geäusserten Bedenken betreffend die Sicherstellung der Verzinsung des Elektrifikationsdarlehens wurden durch die in der erwähnten Vereinbarung enthaltene Rangordnung für die Verwendung der Betriebseinnahmen hinfällig, nach der die Bruttoeinnahmen dienen müssen:

1. Zur Bezahlung der Betriebsausgaben mit Einschluss von Verwaltungs- und Erneuerungskosten, allfälligen Zinsen für Betriebszuschüsse und ähnliche, mit dem Betrieb verbundenen Ausgaben, aber unter Ausschluss von Zinsen für Anleihen und schwebende Schulden und von Schuldentilgungen, Abschreibungen, Amortisationen, Einlagen in irgendwelche Fonds, Tantiemen und Dividenden.
2. Zur Zahlung des Zinses samt Amortisation des Elektrifikationsdarlehens, Rückstände inbegriffen.
3. Zur Erfüllung der übrigen Verbindlichkeiten, wie Verzinsung der Anleihen und schwebenden Schulden, Einlagen in den Erneuerungsfonds usw., unter Ausschluss von Aktiendividenden u. dgl.; was übrig bleibt, gilt als Reingewinn.
4. Der Reingewinn jedes Jahres dient in erster Linie zur Rückvergütung des Zinsverlustes, der den Darlehensgläubigern im betreffenden Rechnungsjahr der Gesellschaft aus der Darlehensgewährung erwachsen ist,

allfällige Rückstände der Vorjahre eingeschlossen. Die Verteilung auf die Gläubiger hat proportional, d. h. nach dem Verhältnis der Verlustbetreffnisse zueinander zu erfolgen.

5. Ein Ueberschuss über diese Verwendung steht zur Verfügung der Gesellschaft.

Trotz dieser Sicherstellung der Verzinsung der neu gewährten Kapitalien hatten die interessierten Kantone und Kommunen durch die Uebernahme des gegenüber dem Kapitalmarkt entstehenden Zinsverlustes erneut bewiesen, welche Bedeutung sie der BT für das von ihr durchzogene Gebiet zumassen. Inwieweit die erwarteten Vorteile sich seit Einführung des elektrischen Betriebes eingestellt haben, wird sich aus der Betrachtung der Betriebsverhältnisse ergeben. Endgültig aber wird erst die Zukunft erweisen, inwieweit die auf die Elektrifikation der BT gesetzten Hoffnungen gerechtfertigt waren.

— Diese in vorstehenden Ausführungen gezeichnete Schicksalsgeschichte der BT, die nicht einer gewissen Tragik entbehrt, zeigt aufs Deutlichste die enge Verknüpfung dieses Unternehmens mit Kanton und Gemeinden. Dabei muss in Würdigung der grossen finanziellen Opfer vor allem hervorgehoben werden, dass der Kanton St. Gallen zur Erstellung dieser in weitgehendem Masse auch allgemein schweizerischen Interessen dienenden Nord-Süd-Transversallinie, nie eine finanzielle Unterstützung des Baues durch den Bund nachgesucht hat.[1]) Dieser hat im Gegenteil durch die Abweisung des Rekurses betreffend die Nebenbahnerklärung der Strecke Romanshorn-St. Gallen das Bahnunternehmen in Bau und Betrieb mit empfindlichen Mehrausgaben belastet[2]) und ferner hat der Kanton St. Gallen noch die SBB subventionieren müssen, damit diese das Schlusstück der Toggenburgerbahn Wattwil-Uznach erstellten.[3])

Alle diese Erörterungen vereinigen sich in der Tatsache, dass der Kanton St. Gallen in eigentlichem Sinne als «Privatbahnkanton» zu bezeichnen ist.

Die Frage, ob die BT die in sie gesetzten Hoffnungen für die Entwicklung der st. gallischen Volkswirtschaft erfüllt hat und ob die durch ihre Erstellung erlangten Vorteile wirtschaftlicher, kultureller und politischer Art im richtigen Verhältnis stehen zu dem, durch die kantonale Subventionspolitik verursachten Aufwand an staatlichen Mitteln, werden wir erst am Schluss unserer Arbeit abschliessend beantworten können. Dennoch aber lässt sich schon jetzt deutlich erkennen, dass das st. gallische Volk einen beispiellosen Opfersinn gezeigt hat, um den für das Gedeihen seiner Volkswirtschaft unerlässlichen Ausbau eines leistungsfähigen Verkehrsapparates zu ermöglichen.

---

1) Abgesehen von der Beteiligung an dem festverzinslichen Darlehen für die Elektrifikation.
2) Siehe Seite 26 ff.
3) Siehe Seite 22.

II. KAPITEL

Die rechtliche Organisation der Gesellschaft und das Personal

A. Die rechtliche Organisation der Gesellschaft

1. Allgemeines

Die rechtliche Organisation der BT findet ihre Rechtfertigung in der weitgehenden Einflussnahme des Staates. Die Frage nach der Zweckmässigkeit der Betätigung der öffentlichen Gewalt gegenüber dem Verkehrswesen hat an praktischer Bedeutung für die Gegenwart und Zukunft verloren. Die für die Jugendzeit der Eisenbahnen charakteristische Auseinandersetzung zwischen dem Staatsbahn- und dem Privatbahnsystem wird nie mehr das Eisenbahnproblem schlechthin bilden, in dem unter den heutigen eisenbahnpolitischen Zuständen vor allem finanzieller Art, der Staatseingriff geradezu die Voraussetzung bildet für das richtige Funktionieren des eminent öffentlichen Aufgaben dienenden Verkehrsapparates.

Wenn früher die voraussichtlich ungenügende Rentabilität von gesamtwirtschaftlich gesehen wichtigen Eisenbahnlinien die öffentliche Gewalt zur Uebernahme gewisser Aufgaben des Verkehrswesens prädestinierte, so ist es heute die durch verschiedene Tatsachen hervorgerufene Erschütterung der finanziellen Grundlagen der Eisenbahnen. Wenn somit, in Verbindung mit der infolge des monopolistischen Charakters bereits früher erhobenen Forderung nach staatlicher Intervention über deren Notwendigkeit keine Zweifel mehr bestehen können[1]), bleibt nur noch die Frage nach der Form dieser Intervention offen.

1) Ueber die Ursachen der wirtschaftlichen Betätigung des Staates auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vgl. insbesondere Saitzew: a. a. O., S. 3 ff, ferner Borght: Das Verkehrswesen, S. 277 ff.

Eine theoretische Erörterung aller möglichen Wege, die der Stellungnahme des Staates gegenüber dem Verkehrswesen offen stehen, würde über den Rahmen dieser Arbeit hinausführen. Wir wollen uns nach der praktischen Seite hin darauf beschränken, die rechtliche Organisation der BT kurz zu analysieren.

Die BT ist in die Rechtsform der privaten Aktiengesellschaft gekleidet, stellt aber ihrem ökonomischen Wesen nach eine gemischt-wirtschaftliche Unternehmung dar. Da vom gesamten Aktienkapital im Betrage von Fr. 16 916 000.— sich zur Zeit nur noch ein Betrag von Fr. 294 500. - in privaten Händen befindet, nähert sie sich praktisch stark der öffentlichen Unternehmung in privatrechtlicher Form.[1])

Der Hauptgrund für das weitgehende Eingreifen von Körperschaften des öffentlichen Rechts, vor allem des Kantons St. Gallen und zahlreicher seiner Gemeinden zur Realisierung der BT, geht schon aus der geschichtlichen Darlegung eindeutig hervor. Die Entstehung unseres Unternehmens fiel in eine Zeit, wo die Hauptlinien des schweizerischen Eisenbahnnetzes, die besonderen Ertrag versprachen, bereits gebaut waren. Wenn schon die Entwicklung der finanziellen Ergebnisse dieser Stammlinien kaum einen Anreiz für das private Kapital bilden konnte, sich in einer voraussichtlich unrentablen Eisenbahn mit Nebenbahncharakter zu engagieren, so hatte dazu vor allem auch der seit der Annahme des Verstaatlichungsgesetzes zu konstatierende Stimmungsumschwung beigetragen.[2])

Der Wert einer Eisenbahn richtet sich aber nicht nach dem privatwirtschaftlichen Erfolg, sondern nach dem, aus dem unschätzbaren Einfluss dieses wichtigsten Verkehrsmittels auf das ganze Land resultierenden direkten und indirekten Nutzen. Da im Falle der BT die grosse volkswirtschaftliche und auch die vor allem kantonalpolitische Bedeutung dieser Linie von allem Anfang an ausser Zweifel stand[3]), ergab sich aus der dadurch festgestellten «indirekten Rentabilität»[4]) die Begründung für das besondere Interesse des Staates an deren Verwirklichung. In dieser weitblickenden Verkehrspolitik zeigte sich der Wunsch, die BT «in erster Linie nicht so sehr als privatwirtschaftliches bezw. fiskalisches Instrument, sondern vor allem

1) Denn mit Recht bemerkt Passow (Die gemischt privaten und öffentlichen Unternehmungen, S. 135), dass bei typisch gemischt privatem und öffentlichem Betriebe die öffentlichen Körperschaften nur einen Teil des verantwortlichen Kapitals übernehmen müssten. Da der Anteil des rein privaten Kapitals ohne Anteil der Korporationen im Falle der BT aber nur zirka 1,8% beträgt, wird man wohl kaum von «einem Teil» des verantwortlichen Kapitals sprechen können.
Hug (Die rechtliche Organisation der öffentlichen Unternehmen von Kanton und Gemeinde, in der Festgabe Fritz Fleiner, S. 151) weist dazu noch darauf hin, dass dieser Charakter vor allem in der Uebernahme der Zinsengarantie für das Obligationenkapital der BT durch den Kanton St. Gallen zum Ausdruck kommt.

2) Siehe Seite 32 und 35.

3) Siehe Seite 9.

4) Gross: Die Staatssubventionen für Privatbahnen, S. 27.

als Instrument einer nationalen, auf das Wohl des Volksganzen gerichteten Wirtschafts- und Staatspolitik zu benutzen.»[1])

Trotz des fast vollständigen Aufbringens des Grundkapitals durch Kantone und Gemeinden und der, den öffentlichen Charakter stark unterstreichenden Zinsengarantieerklärung seitens des Kantons St. Gallen, fällt die BT unter den Begriff der gemischt-wirtschaftlichen Unternehmung, da Verwaltung und Leitung des Unternehmens zum Teil in Händen von Privatpersonen liegen. Ebenso charakterisiert sich die BT als ein Unternehmen dieser Art, indem sie im Gegensatz zu den meisten eigentlich öffentlichen Unternehmungen in privatrechtlicher Form «den öffentlichen Zweck mit dem privaten Zweck der Gewinnerzielung verbindet.»[2]) [3])

Die gemischt-wirtschaftliche Unternehmung wurde, wie übrigens in den meisten Staaten, in der schweizerischen Gesetzgebung nicht als besondere Gesellschaftsform ausgebildet, da dies u. a. die Gefahr eines Mangels an genügender Anpassungsfähigkeit an die verschiedenen Verhältnisse und Bedürfnisse im einzelnen Fall in sich getragen hätte. Da die gemischt-wirtschaftliche Unternehmung somit nach altem, wie auch nach neuem Obligationenrecht (OR) keinen juristisch fest umrissenen Gesellschaftstyp bildet, sah sich der Bundesgesetzgeber veranlasst, zur Wahrung der Interessen der öffentlichen Hand innerhalb des in privatrechtlicher Form organisierten Betriebes, gewisse Vorbehalte und Sonderbestimmungen zugunsten der Körperschaften des öffentlichen Rechts aufzustellen.

Wir beschränken uns in unserem Falle darauf, zu untersuchen, inwieweit diese speziellen Normen für die Rechtsstellung der BT in Betracht fallen.

a) Für die Eisenbahnaktiengesellschaften sind auf Grund ihres öffentlichen Charakters und zur Verhinderung ungehöriger Börsenmanöver, neben die Vorschriften des öffentlichen Eisenbahnrechts eine Reihe von Sonderbestimmungen getreten, die den im OR geregelten aktienrechtlichen Bestimmungen vorgehen. So hat das «Bundesgesetz betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahnen und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung» vom 28. Juni 1895 eine die privatrechtliche Organisation der Eisenbahngesellschaften weitgehend modifizierende Regelung getroffen.

---

1) Saitzew: a. a. O., S. 55, 56.

2) Hug: a. a. O., S. 150.

3) Es darf dies zwar u. E. kaum als unbedingt kennzeichnendes Merkmal der gemischt-wirtschaftlichen Unternehmung betrachtet werden, da auch bei eigentlichen öffentlichen Unternehmungen in privatrechtlicher Form das korporationswirtschaftliche mit dem privatwirtschaftlichen Element vereinigt sein kann. Und ebenso lassen sich sehr wohl, und insbesondere auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, gemischt-wirtschaftliche Unternehmungen finden, in denen ein privatwirtschaftliches Rentabilitätsinteresse zu Gunsten gesamtwirtschaftlicher Belange im Laufe der Entwicklung restlos beseitigt wurde. Darum scheint uns die Kennzeichnung des eigentlich öffentlichen Unternehmens, in Unterscheidung zur gemischt-wirtschaftlichen Unternehmung, als «ausschliesslich im Dienst öffentlichen Interesses» stehend, als zu eng. (So bei Hug: a.a. O., S. 150).

Entgegen der Vorschrift in Art. 698, 708, I (Art. 644, III altes OR), nach der ausschliesslich die Generalversammlung die Mitglieder der Verwaltung wählt, bestimmt Art. 6 des Stimmrechtsgesetzes, dass der Bundesrat und die beteiligten Kantone, Mitglieder der Verwaltung von Eisenbahngesellschaften wählen können. Da das Stimmrechtsgesetz aber nur für Eisenbahnen mit einer Betriebslänge von mindestens 100 km oder für solche die der Bundesrat dem Gesetz unterstellt (Art. 1) gilt, und beide Voraussetzungen für die BT nicht zutreffen, so ergibt sich aus diesem Gesetz keine sonderrechtliche Behandlung der BT. Dabei könnte man allerdings die Frage stellen, ob sich aus der Bestimmung in Art. 6 Absatz IV des Stimmrechtsgesetzes, wonach «die konzessionsmässigen oder vertraglichen Bestimmungen, die dem Bunde, Kantonen oder Gemeinden eine grössere Vertretung einräumen, vorbehalten bleiben,» eine von den allgemeinen aktienrechtlichen Normen abweichende Regelung ergeben hätte. Die Bundesgerichtliche Praxis[1]) hat sich dabei nämlich auf den Standpunkt gestellt, dass die Vertretung von Bund, Kantonen und Gemeinden im Verwaltungsrat trotz der Nichtübereinstimmung mit dem OR rechtsgültig sei und zwar bei allen Eisenbahngesellschaften, ohne Unterscheidung nach der Betriebslänge. «Es hat keinen Sinn, in dieser Hinsicht einen Unterschied zu machen, je nachdem eine Eisenbahn dem Stimmrechtsgesetz untersteht oder nicht» und es ist dies umso mehr abzulehnen, «als die Gründe, die für eine Vertretung der Gemeinwesen in der Verwaltung der Eisenbahnen sprechen, gewiss auch für solche zutreffen, die nicht unter das Stimmrechtsgesetz fallen.»[2]).

Die für unsern Fall wichtige Entscheidung, wonach neben den konzessionsmässigen und vertraglichen auch die statutarischen Bestimmungen dem Gemeinwesen eine Vertretung in der Verwaltung einer Bahngesellschaft als festes, vom Willen der Gesellschaft unabhängiges Recht einräumen können, wird begründet mit der Berücksichtigung auf die «besondere Stellung des Gemeinwesens gegenüber dem sein Gebiet berührenden und regelmässig unter seiner finanziellen Mitwirkung zustande gekommenen öffentlichen Bahnunternehmen, wobei ein Bedürfnis dafür anerkannt wird, dass die Interessen des Gemeinwesens im Rahmen der Gesamtinteressen des Unternehmens in der Verwaltung amtlich vertreten sind.»[3])

Es ist wohl auch auf die nämlichen Gründe zurückzuführen, wenn der Bundesrat, im Falle der BT, im Art. 18 Absatz I der Statuten, der die Vertretung der Gemeinwesen im Verwaltungsrat im Widerspruch zu den

1) BGE 51, II, S. 330 ff.
2) a. a. O., S. 338.
3) a. a. O., S. 341.

aktienrechtlichen Normen des alten OR regelte, kein Hindernis gesehen hat für die Genehmigung der Statuten.[1] [2]).

Die Frage, ob aus dieser bundesgerichtlichen Entscheidung im konkreten Fall eventuell eine Sonderbehandlung der Rechtsstellung der BT resultieren würde, ist heute durch die im revidierten OR dahinzielende neue Regelung gegenstandslos geworden (siehe unter c).

b) Auch für die Regelung des Stimmrechts in den Generalversammlungen von Eisenbahnaktiengesellschaften wurden das Gemeinwesen in weitgehender Weise privilegierende Rechtsnormen aufgestellt. So wird in Art. 22 des Eisenbahnrechnungsgesetzes[3]) den Bundesbehörden die Befugnis erteilt, eine, in den Statuten einer Eisenbahngesellschaft vorgesehene Befreiung von der in Art. 640 Absatz II des alten OR aufgestellten gesetzlichen Stimmrechtsbeschränkung auf maximal 1/5 der vertretenen Stimmrechte, zu genehmigen.

Da in Artikel 14 Absatz II der alten Statuten der BT in Wiederholung des Gesetzes aber bestimmt wurde, dass «jede Aktie, Prioritäts- wie Stammaktie, eine Stimme gibt, indessen niemand mehr als den fünften Teil der vertretenen Aktien auf sich vereinigen darf,» war auch der Kanton St. Gallen mit einem Aktienkapital von 37,1% des Gesamtkapitals formell dieser Beschränkung unterworfen. Es kommt dies auch zum Ausdruck in der Botschaft des st. gallischen Regierungsrates betreffend die Sicherung des der Verfassung entsprechenden Einflusses des Grossen Rates auf die Geschäftsführung der vom Kanton oder mit kantonaler Beteiligung betriebenen Unternehmungen, vom 17. April 1928, wo darauf hingewiesen wird, dass «der Anteil des Kantons St. Gallen das Mass übersteige, das noch eine Vollausnützung des Stimmrechts ermöglicht.»[4])

1) Siehe Seite 24.

2) Allerdings kommt der, durch die Genehmigung von Seiten des Bundesrates abgegebenen stillschweigenden Erklärung über die Rechtsgültigkeit des Art. 18, Absatz 1 keine rechtsverbindliche Wirkung zu. Die Rechtmässigkeit der statutarischen Bestimmung hätte, weil bundesrechtswidrig, beim Bundesgericht angefochten werden können, da die Genehmigung «lediglich das vorläufige Zeugnis dafür enthält, dass die Statuten mit dem Gesetz übereinstimmen. Stellt sich hinterher heraus, dass eine Vorschrift der genehmigten Statuten dem Gesetz widerspricht, so ist sie trotz der bundesrätlichen Genehmigung für den Richter, wie für den Verwaltungsbeamten unverbindlich.» (Fleiner: Schweiz. Bundesstaatsrecht S. 478). Durch das im zitierten Bundesgerichtsentscheid abgegebene Urteil war nun aber die Rechtmässigkeit einer Vertretung des Gemeinwesens im Verwaltungsrat einer Eisenbahngesellschaft, trotz obligationenrechtlich-widriger Regelung, endgültig als zu Recht bestehend anerkannt worden.

Vgl. auch Hess: Die staatliche Genehmigung der Statuten der Eisenbahngesellschaften in der Schweiz, S. 25: «Wie alle Verwaltungsakte erwächst auch die Statutengenehmigung nur in formelle, nicht in materielle Rechtskraft.»

3) Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896.

4) Amtsblatt 1928, S. 359.

Dennoch glauben wir, dass in einem eventuellen Streitfall das Bundesgericht durch extensive Interpretation des Art. 22 des Rechnungsgesetzes für den Kanton St. Gallen auf Befreiung von dieser Stimmrechtsbeschränkung erkannt hätte.[1]) Es hat dies aber unseres Wissens nie eine Rolle gespielt, da die Interessen vor allem des Kantons und der Stadt St. Gallen wohl durchwegs auf gleicher Linie lagen.

Im übrigen konnte die Tragweite dieser Sonderbestimmung im Falle der BT vor allem aus zwei weitern Gründen keine ausserordentliche sein. Durch den weit überwiegenden Kapitalanteil der Gemeinwesen war der Hauptzweck des Art. 22 des Rechnungsgesetzes, nämlich das Zurückdrängen des, für die öffentlichen Interessen gefährlichen Einflusses der Privataktionäre auf das Unternehmen, gar nicht gegeben. Des fernern ist zu bemerken, dass die Gemeinwesen im Hinblick auf die wesentlich verstärkte Stellung des Verwaltungsrates ihre Anstrengungen viel eher darauf gerichtet haben, ihre Interessen in diesem Organ durchzusetzen, von dem man wohl sagen kann, dass es im Laufe der Zeit wirtschaftlich zum obersten Organ der Gesellschaft geworden ist. Diese Tatsache hat insbesondere im Falle unseres Unternehmens eine ausschlaggebende Rolle gespielt, weshalb wir sie weiter unten gesondert betrachten wollen.

c) Es entspricht durchaus der neuzeitlichen Tendenz nach weitgehender Kommunalisierung von «Unternehmungen, an denen Körperschaften des öffentlichen Rechts, wie Bund, Kanton, Bezirk oder Gemeinde ein öffentliches Interesse besitzen»[2]), wenn im neuen OR vom Jahre 1936 dieser Tatsache Rechnung getragen wurde durch die Aufnahme des Artikels 762, wonach für die Vertretung des Gemeinwesens in der Verwaltung und Kontrolle besondere Rechtsnormen aufgestellt worden sind.
So kann in den Statuten von Unternehmungen erwähnter Art einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft «das Recht eingeräumt werden, Vertreter in die Verwaltung und Kontrollstelle abzuordnen, auch wenn sie nicht Aktionär ist.» (Absatz 1) Diese durch die Statuten und damit durch vertragliche Vereinbarung und nicht kraft öffentlichen Rechts[3]) geschaffene Beteiligung der öffentlichen Körperschaften an der Verwaltung hatte sich im Falle der BT längst durch die Bestimmung in Art. 18, I der Statuten durchgesetzt, wonach in den aus 19 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrat «drei vom Regierungsrat des Kantons St. Gallen, je zwei vom Regierungsrat des Kantons Thurgau, dem Gemeinderat der Stadt St. Gallen und dem Gemeinderat Herisau und 10 von der Generalversammlung der Aktionäre gewählt werden.»

1) Trotzdem entspricht es keinesfalls den Tatsachen, wenn Schweizer (a. a. O., S. 105) kurzerhand erklärt, dass «die Stimmrechtsbeschränkung zugunsten des Staates aufgehoben sei und diese bedeutsame Bevorrechtigung des Staates in der Praxis überhaupt auf alle Privatbahnen ausgedehnt wurde.»

2) Art. 762 neues OR.

3) Zweiter Bericht über die Revision der Titel 24 bis 33 des OR, Dez. 1923, S. 86.

Um die Rechtsstellung dieser Abgeordneten durch eine willkürliche Abberufungsmöglichkeit seitens der Generalversammlung nicht illusorisch zu machen, steht das Recht zur Abberufung dieser Mitglieder «bei solchen Gesellschaften, sowie bei gemischt-wirtschaftlichen Unternehmungen, an denen eine Körperschaft des öffentlichen Rechts als Aktionär beteiligt ist, nur der abordnenden Körperschaft zu. (Absatz 2) Auch diese grundsätzlich neue Bestimmung wird keine prinzipielle Aenderung in der seit Gründung der BT bestehenden rechtlichen Organisation der Gesellschaft bewirken, da eine besondere statutarische Bestimmung im Art. 13 bereits vor Inkrafttreten des neuen OR die Abberufung der, von den beteiligten Körperschaften des öffentlichen Rechts gewählten Verwaltungsratsmitglieder regelte. Unter den Befugnissen der Generalversammlung waren nämlich bereits in den alten Statuten u. a. gesondert aufgeführt worden:

Ziff. 1: «Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates, soweit dieselbe nicht den Kantonen St. Gallen und Thurgau, sowie den Gemeinden St. Gallen und Herisau vorbehalten ist.»

Ziff. 4: Recht der Abberufung des Verwaltungsrates, soweit er von der Generalversammlung gewählt ist, sowie der Kontrollstelle.

Daraus geht eindeutig hervor, dass das Abberufungsrecht für ihre Vertreter schon damals nur den delegierenden Gemeinwesen zustand.

Von weittragender Bedeutung erscheint die im OR erfolgte neue Regelung der Haftung des Gemeinwesens gegenüber den von ihm delegierten Mitgliedern. Währenddem weder das alte OR, noch in unserem Falle die Statuten für diese Vertreter des Gemeinwesens von den allgemeinen Haftungsbestimmungen in Art. 673 des alten OR (Art. 754 neue Folge) abweichende Normen aufstellt, hat das neue OR in dieser Beziehung eine radikale Neuregelung gebracht, wonach für die von einer Körperschaft des öffentlichen Rechts abgeordneten Mitglieder, die Körperschaft der Gesellschaft, den Aktionären und den Gläubigern gegenüber haftet, unter Vorbehalt des Rückgriffs nach dem Recht des Bundes und der Kantone.» (Absatz 4).

Es wird sich u. E. aus dieser Bestimmung kaum eine direkte Neuerung in der bestehenden Rechtsstellung der vom Gemeinwesen abgeordneten Mitglieder im Falle der BT ergeben. Hingegen erblicken wir darin eine Gefahr für die unmittelbaren Interessen der Gesellschaft, indem die damit weitgehend verstärkte Bindung der delegierten Mitglieder an die öffentlich-rechtliche Körperschaft zur primären Wahrung der öffentlichen Interessen Anlass geben könnte. Es ist aber ausdrücklich zu betonen, dass es wohl mit der Stellung des Verwaltungsrates als einem Organ der Gesellschaft nicht vereinbar ist, wenn einzelne Verwaltungsräte andere

als Gesellschaftsinteressen zu vertreten suchten. Denn damit würden sie als eine Art «staatliche Kommissäre auftreten, die von der Gesellschaft mit Recht als lästige Fremdkörper empfunden, und die die Einheit des Verwaltungsrates selbst in hohem Masse gefährden» würden.[1])

Dieser angedeuteten Gefahr begegnet allerdings Absatz 3 des zitierten Artikels, der «die von einer Körperschaft des öffentlichen Rechts abgeordneten Mitglieder der Verwaltung und der Kontrollstelle den gleichen Rechten und Pflichten unterstellt, «wie die von der Generalversammlung gewählten.» Trotzdem erscheint es uns mehr als fraglich, ob sich in der Praxis daraus ergeben wird, dass die vom Gemeinwesen gewählten Mitglieder «ausschliesslich die Interessen der Gesellschaft wahrnehmen und die der öffentlichen Körperschaft nur mittelbar, sofern diese sich mit denen der Aktiengesellschaft decken.»[2])

Das Ausmass des Abhängigkeitsverhältnisses vom Vertreter zum delegierenden Gemeinwesen lässt sich naturgemäss nur schwer ermitteln. Sicherlich wird irgend eine Bindung des Verwaltungsratsmitgliedes an das ihn wählende Gemeinwesen stets die Voraussetzung bilden für die wirksame Vertretung der öffentlichen Interessen. So hat gerade der Kanton St. Gallen im Hinblick auf seine weitgehende finanzielle Beteiligung an der BT, als auch in Berücksichtigung der von diesem Unternehmen ausgehenden Beeinflussung der gesamten kantonalen Volkswirtschaft, sein Bedürfnis dafür betont, «dass die Regierung der staatlichen Vertretung für wichtige Entscheidungen die den staatlichen Interessen angemessenen Instruktionen erteilt.»[3])

Damit ist aber auch der Weg gezeigt, den der Kanton St. Gallen wählte, um sich in der BT-gesellschaft denjenigen Einfluss auf die Führung der Geschäfte zu sichern, den das Interesse der Steuerzahler angesichts der ausgedehnten Investierung öffentlicher Mittel erforderte.

Schon die erste Beteiligung in Form von Aktien erfolgte nur unter der ausdrücklichen Bedingung eines Einflusses der staatlichen Aufsichtsbehörden auf die gesamte Geschäftsgebarung der BT, indem in deren Verwaltungsrat für die Vertreter des Kantons St. Gallen mindestens ⅓ der gesamten Stimmenzahl verlangt wurde.[4]) Diese im Interesse der Gemeinwirtschaft erfolgte Einengung der freien kaufmännischen Betätigung erfuhr eine weitere Verschärfung, indem der Kanton als Gegenleistung für die am 20. November 1902 übernommene Zinsengarantie, für die Zeitdauer der Garantieverpflichtung im Verwaltungsrat eine Stimme über die Hälfte aller Stimmen für seine delegierten Mitglieder forderte.[5]) Währenddem der Kanton Thurgau

1) Arbenz: a. a. O., S. 280.
2) Goldschmidt: Grundfragen des neuen schweiz. Aktienrechts, S. 23.
3) Botschaft cit. Seite 65: S. 13, oder Amtsblatt 1928, S. 365.
4) Siehe Seite 34.
5) Siehe Seite 36.

und alle subventionierenden Gemeinden mit dieser Bedingung einverstanden waren, erklärte aber das Eisenbahndepartement bei Prüfung der Statuten, dass diese vorgesehene Privilegierung des Kantons St. Gallen vom Bundesrate niemals geschützt würde, da derselbe bereits in einem Präzedenzfalle (Rhätische Bahn) entschieden habe, dass die Stimmberechtigung der Vertreter eines Kantons im Verwaltungsrat einer Bahnunternehmung die Hälfte der Gesamtstimmenzahl nicht erreichen dürfe. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass durch diese Bestimmung andern Aktionären gegenüber eine Unbilligkeit konstruiert, und überhaupt das Institut des Verwaltungsrates illusorisch gemacht würde.

Allerdings gibt das schweizerische Obligationenrecht den Behörden kein Recht, die Aufnahme der fraglichen Bestimmung in die Statuten untersagen zu dürfen, aber eine Grenze schien in Art. 6 Absatz II des Stimmrechtsgesetzes gegeben, wonach die kantonalen Vertreter höchstens ⅓, diejenigen des Bundes und der Kantone zusammen höchstens ²/₅ der Gesamtzahl der Verwaltungsratsmitglieder ausmachen dürfen. Wenn auch die BT nicht unter dem Stimmrechtsgesetz steht, so geht doch aus der Argumentation im oben[1]) zitierten Bundesgerichtsentscheid eindeutig hervor, dass diese Begrenzung ohne weiteres auf unser Unternehmen Anwendung finden müsste, wenn dieses eine eigentlich private Eisenbahnaktiengesellschaft verkörpern würde. Dies trifft aber, wie aus den weiter unten angeführten Gründen hervorgeht, in materieller Hinsicht keinesfalls zu.

Da im Falle der Streichung dieser Bedingung die Verwirklichung der sehr wesentlichen finanziellen Hülfe des Kantons St. Gallen in Frage gestellt wurde, und dieser anderseits ein ausserordentliches Interesse am Bau der BT bekundete, fand zur Regelung seiner Vertretung im Verwaltungsrat der BT, am 1. Februar 1904 eine konferenzielle Verhandlung mit dem Vorsteher des Eisenbahndepartementes, Bundesrat Zemp, statt. Die hier durch Landammann Zollikofer und Regierungsrat Ruckstuhl dargelegten Gründe für das Verhalten des Kantons in dieser Frage, wurden dann am 9. Februar in einem Schreiben an das schweizerische Eisenbahndepartement einlässlich dargestellt. Die abgegebene Erklärung stützte sich vor allem auf das Wesen der BT und charakterisierte in klarer Weise die rechtliche Stellung dieses Unternehmens innerhalb des Staates, weshalb wir hier die wichtigsten dargelegten Ansichten kurz zusammenfassen wollen[2]):

Die BT kann ihrem Zustandekommen und ihrem Wesen nach kaum als private Eisenbahnaktiengesellschaft bezeichnet werden, da folgende vier Tatsachen ihr weitgehend Staatsbahncharakter verleihen:

1) Siehe Seite 64.
2) Protokoll des Regierungsrates des Kantons St. Gallen vom 22. Januar 1904.

a) 94% des Aktienkapitals sind vom Staat und den Gemeinden übernommen worden. (Heute ist dieser Anteil zufolge gewisser Verschiebungen im Aktienbesitz auf 96% angestiegen.) Auf Verlangen des Staates St. Gallen musste die genannte Bahn weiterhin folgende Verpflichtungen eingehen:
b) Die Aktien der Gemeinden und öffentlichen Korporationen dürfen nur mit Zustimmung des Verwaltungsrates veräussert werden.
c) An die Aktionäre dürfen keine Bauzinsen verabfolgt werden.
d) Die Gemeinden an der Bahnlinie müssen die Verbindungsstrassen zwischen den Stationen und den bestehenden öffentlichen Strassen auf eigene Kosten erstellen und unterhalten.

Wohl ist der Staat St. Gallen Aktionär des neuen Bahnunternehmens und besteht der allgemein anerkannte Grundsatz, dass ein einzelner Aktionär niemals in der Verwaltung die Mehrheit der Stimmen besitzen darf; aber der Kanton St. Gallen hat die Zinsengarantie in seiner Eigenschaft als Staat übernommen. Darum repräsentieren Garantie und Stimmenmehrheit eine Staatsaktion im Sinn und Geiste der Verstaatlichung der Eisenbahnen und nicht die ungebührliche Forderung eines Aktionärs.

Die Anwendung der oben erwähnten Stimmrechtsvorschrift würde im vorliegenden Falle nur eine recht empfindliche Erschwerung des Zustandekommens einer neuen, aus dem Bedürfnis und eigener finanziellen Anstrengung der beteiligten Gegend hervorgegangenen Verkehrsunternehmung bilden. Im übrigen wäre der Erlass des Stimmrechtsgesetzes für die BT mit ihrem ausgesprochenen Staatsbahncharakter absolut nicht notwendig gewesen, da dessen hauptsächlichste Entstehungsursache ja ausgerechnet die gehörige Wahrung der Staatsinteressen bei dem öffentlichen Institute einer Eisenbahn war, was seinerseits auch den Grund bildet für die Aufnahme der umstrittenen Bestimmung in die Statuten der Unternehmung.

Anderseits dürfte auch beachtet werden, dass die Ausführung ähnlicher gemeinsamer Staats- und Gemeindeunternehmungen künftig nahezu unmöglich gemacht würde, wenn die Notwendigkeit eines einigermassen dominierenden Einflusses des Staates bei denselben beseitigt oder nicht erlaubt werden wollte.

Diese Argumente liessen den Bundesrat den geforderten Einfluss des Kantons St. Gallen auf die BT als recht und billig erscheinen, und er ermächtigte das schweizerische Eisenbahndepartement zur Abgabe der Erklärung, dass der Bundesrat seinerzeit bei Prüfung der Statuten die Fassung des Art. 18 nicht beanstanden werde.

Damit war an höchster Stelle zum Ausdruck gebracht worden, dass die Behandlung der rechtlichen Organisation einer Eisenbahn ohne Würdigung und Berücksichtigung ihrer ökonomischen wie allgemein kulturellen Be-

deutung nicht denkbar ist. Eine Forderung nach vollständiger Unterwerfung auch einer Körperschaft des öffentlichen Rechts unter die Normen der privatwirtschaftlichen AG[1]) ist deshalb nur noch aus einem Festhalten an überlebten liberalistischen Prinzipien zu verstehen. Eine solche Anschauung auf das Eisenbahnwesen übertragen, müsste, in Konsequenz, dieses immer noch als ein eigenständiges Gebiet betrachten und nicht als ein Fundament, das in seiner Bedeutung die Voraussetzung bildet für den Gedeih der ganzen Volkswirtschaft und die Vorbedingung für jede moderne, arbeitsteilige Wirtschaft. Die staatlichen verkehrspolitischen Massnahmen müssen sich, — auch wenn ihr Zurechtbestehen vom einseitig theoretisch denkenden Juristen angezweifelt werden kann —, dem Praktiker als eine Dauernotwendigkeit erklären, unter der Voraussetzung, dass alle Einzelmassnahmen ein geschlossenes Ganzes bilden und in ihrem Gesamten eine planvolle Verkehrspolitik ergeben. Es steht in diesem Zusammenhang ausser Zweifel, dass nur die staatliche Wirtschaftsführung allein eine Anpassung des Verkehrsapparates an die volkswirtschaftlichen Belange erreichen kann, was nicht nur einer Intervention des Staates auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues und -betriebes, sondern naturgemäss auch im rechtlichen Aufbau einer Eisenbahngesellschaft ruft. Aus diesem Grunde aber entzieht sich die rechtliche Organisation einer volkswirtschaftlich bedeutenden Eisenbahn immer mehr der privatrechtlichen Beurteilung, denn «der Kampf um jene wirtschaftspolitischen Bestrebungen, die das private Unternehmen in die allgemeine Wirtschaft einordnen und es Bindungen und Beschränkungen unterwerfen wollen, liegt ausserhalb des Gebietes der eigentlichen Aktiengesellschaftsform. Er ist daher nicht in das Aktienrecht hineinzutragen, sondern auf jener Ebene auszulechten, wo sich die Neuordnung der Wirtschaft entscheidet, nämlich im Gebiet des öffentlichen Wirtschaftsrechts, welches das Verhältnis zwischen Staat und wirtschaftenden Individuen . . bestimmt» [2])

2. Die Generalversammlung

Wir haben schon in der vorangegangenen Einleitung kurz auf die Tatsache hingewiesen[3]), dass die Stellung des Verwaltungsrates im Laufe der Zeit wesentlich verstärkt worden ist, und dass daher die öffentlich-rechtliche Körperschaft zur Durchsetzung ihrer Interessen die Beeinflussung der Willensbildung in der Verwaltung einer Vormachtstellung in der General-

1) So bei Goldschmidt: a. a. O., S. 23.
2) Hug: Zur Revision des schweizerischen Aktienrechts, S. 20.
3) Siehe Seite 66.

versammlung vorgezogen hat. Die Begründung findet diese Tendenz im Falle der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung u. a. darin, dass die für die öffentlichen Interessen wichtige allgemeine Organisation des Unternehmens, als einer Hauptfunktion der Generalversammlung, von anderer Seite her gehörige Anpassung an die speziellen Verhältnisse fand. Durch Gesetz und Konzessionsbestimmungen, vor allem aber durch Subventionsbedingungen wurde die Kompetenz der Generalversammlung für den Aufbau der AG zu Gunsten des Gemeinwesens auf ein Minimum reduziert, sodass die Notwendigkeit eines dominierenden Einflusses in der Generalversammlung durch Aufnahme entsprechender statutarischer Bestimmungen hinfällig wurde.

Diese Entwicklung trifft für die BT insofern zu, als wir in den Statuten der Gesellschaft keine Bestimmung finden, die eine Privilegierung des Gemeinwesens gegenüber den privaten Aktionären in der Generalversammlung bezweckt. Praktisch wird dies aber bedeutungslos, da der überragende Anteil öffentlichen Kapitals in diesem reinen Kapitalverband genügende Sicherheit bietet für die Berücksichtigung der öffentlichen Interessen.

Vom rein juristischen Standpunkt aus ergibt sich die Stellung der Generalversammlung als oberstes Organ der Gesellschaft aus einer Reihe «unübertragbarer» Befugnisse, die ihr in Art. 698 OR zugewiesen werden, und die in § 12 der Statuten der BT entsprechend festgesetzt wurden:

1. Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates, soweit dieselbe nicht den Kantonen St. Gallen und Thurgau, sowie den Gemeinden St. Gallen und Herisau vorbehalten ist.
2. Wahl des Präsidenten und Vizepräsidenten des Verwaltungsrates.
3. Wahl der Kontrollstelle.
4. Recht der Abberufung des Verwaltungsrates, soweit er von der Generalversammlung gewählt ist, sowie der Kontrollstelle.
5. Abnahme des Geschäftsberichtes, der Jahresrechnung und der Bilanz, Genehmigung derselben und Entlastung der Verwaltung.
6. Schlussnahmen betreffend die Verwendung des verfügbaren Reingewinnes.
7. Entscheidung über Vermehrung des Aktienkapitals und Emission von Anleihen, letzteres unter Vorbehalt der Bestimmungen des § 4[1]).
8. Ermächtigung zur Bestellung von Pfandrechten auf das Bahnnetz.
9. Entscheidung über Erweiterung oder Verengerung des Geschäftsbereiches, über Verkauf oder Liquidation der Bahn, über partielle oder totale Fusionsverträge, sowie über Betriebsverträge mit andern Eisenbahnunternehmungen.
10. Ergänzung oder Abänderung der Statuten.
11. Beschlüsse betreffend Verwendung des Reservefonds.
12. Festsetzung der Entschädigung für die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle.

1) Siehe die Bestimmung 3 auf Seite 36.

13. Behandlung und Entscheidung aller Fragen und Angelegenheiten, die der Verwaltungsrat der Generalversammlung vorlegt.
14. Beschlussfassung über die Gegenstände, die der Generalversammlung durch Gesetz oder Statuten vorbehalten sind.

Eine genaue Analyse aller dieser Kompetenzen, unter Beachtung der zahlreichen Vorbehalte und Beschränkungen, lässt die Befugnisse der Generalversammlung der BT, auf alle Fälle in ihrer materiellen Bedeutung, als stark eingeschränkt erkennen. Wohl richten sich die Befugnisse der Verwaltung in ihrem Verhältnis zur Gesellschaft immer noch «nach dem Gesetz, den Statuten, dem Reglement und den Beschlüssen der Generalversammlung», aber im gleichen Artikel 721 OR wird in Absatz II die Vermutung aufgestellt, dass die Verwaltung befugt sei, «über alle Angelegenheiten Beschluss zu fassen, die nicht der Generalversammlung oder andern Gesellschaftsorganen übertragen oder vorbehalten sind.»

Damit wurde im Zweifelsfalle die Zuständigkeit für diejenigen Befugnisse, die nicht ausdrücklich andern Organen vorbehalten wurden, von der Generalversammlung auf die Verwaltung übertragen, und so «der entscheidende Schritt getan, um die oberste Leitung des Unternehmens nicht nur tatsächlich, sondern auch rechtlich in die Hände der dafür zuständigen Verwaltung zu legen.»[1])

Unter Verzicht auf theoretische Erörterungen wollen wir im Folgenden lediglich die wichtigsten statutarischen Bestimmungen über die Generalversammlung kurz streifen, da sich im Hinblick auf die weitgehende Uebereinstimmung mit den Vorschriften des OR deren einlässliche Prüfung erübrigt.

Für die Einberufung der Generalversammlung ist ein Termin von 14 Tagen vorgeschrieben, wie dies fast ausnahmslos auch in den Statuten der übrigen schweizerischen Eisenbahngesellschaften zutrifft.[2]) Dabei ist das hiefür zuständige Organ ordentlicherweise der Verwaltungsrat. (§ 7 der Statuten) Ausserordentliche Generalversammlungen müssen auf Beschluss der Generalversammlung, ebenso wenn der Verwaltungsrat oder die Kontrollstelle es als notwendig erachten, einberufen werden. In Uebereinstimmung mit Art. 699 Absatz III OR wurde das Recht auf Einberufung ausserordentlicher Generalversammlungen auch einer Aktionärminderheit zugestanden, die mehr als einen Zehntel der stimmberechtigten Aktien repräsentiert. (§ 9 der Statuten). Da alle Aktien der BT auf den Inhaber lauten, genügt die Einladung der Aktionäre zur Generalversammlung in Form der Publikation in den in § 31 der Statuten vorgesehenen Publikationsorganen der Gesellschaft, womit bei Bekanntmachung die Einrede der Nichtkenntnis ausgeschlossen wird. Zur Teilnahme an der Generalversammlung ist jeder durch eine Zutrittskarte legitimierte Aktionär

1) Hug: a. a. O., S. 65.
2) Bangerter: a. a. O., S. 139.

berechtigt. Die Stellvertretung ist grundsätzlich gestattet, mit der Einschränkung, dass die stellvertretende Person selbst wieder Aktionär sein muss. Für die Vertreter der Gemeinwesen wird auf deren persönliche Mitgliedschaft ausdrücklich verzichtet, indem in § 8 der Statuten bestimmt wird, dass die Kantone, Gemeinden und Korporationen durch die Vollmachtträger der betreffenden Behörden vertreten werden. Während dem die Beschlussfähigkeit der Generalversammlung im OR keine gesetzliche Regelung gefunden hat,[1] wird in den Statuten unseres Unternehmens der Generalversammlung die Kompetenz zur Beschlussfassung nur zuerkannt unter der Voraussetzung der Anwesenheit mindestens des zehnten Teils der stimmberechtigten Aktien. Die erforderliche Mindestvertretung wird im Falle der Beschlussfassung über totale oder partielle Revision der Statuten auf mindestens ein Fünftel der stimmberechtigten Aktien erhöht. (§ 10 der Statuten) Diese erhöhte qualifizierte Vertretung wäre wohl auch bei Veränderungen des Grundkapitals und bei Aufnahme weiterer Anleihen zu erwarten, was sich aber erübrigt durch die bereits früher[2] erwähnte diesbezügliche Bevormundung der Gesellschaft von Seiten des Kantons St. Gallen, da ohne Bewilligung des Regierungsrates keine weiteren Anleihen aufgenommen und keine neuen Aktien ausgegeben werden dürfen. (§ 4 der Statuten). Die Regelung des Stimmrechts in der Generalversammlung der BT ist gekennzeichnet durch die konsequente Gleichbehandlung von Privataktionär und Gemeinwesen, wie auch durch die in dieser Hinsicht grundsätzliche Gleichstellung von Prioritätsaktien und Stammaktien. Die Ausübung des Stimmrechts ist einem Aktionär untersagt bei dem Entscheid über den Abschluss eines Rechtsgeschäftes mit ihm selbst. Die Beschlussfassung der Generalversammlung kann nach OR 703 durch die Statuten abweichend von der allgemeinen Regelung, wonach die absolute Mehrheit der vertretenen Aktienstimmen entscheidet, geregelt werden. Davon wurde im Falle unseres Unternehmens Gebrauch gemacht im Sinne einer Erleichterung, indem in der Generalversammlung die absolute Mehrheit der jeweils abgegebenen Stimmen entscheiden. (§ 13 der Statuten).

Dieser Ueberblick über die Organisation des obersten Organs der BT-gesellschaft lässt in keinem Punkte das überragende Interesse der öffentlich-rechtlichen Körperschaften durch irgend eine Sonderbestimmung als geschützt erkennen. Während in der Generalversammlung grundsätzlich nur die Höhe der Kapitalbeteiligung als wesentlicher Machtfaktor in Betracht fällt, gibt uns die Zusammensetzung des obersten Verwaltungsorgans ein viel exakteres Bild der beteiligten privaten und öffentlichen Interessen.[3]

1) Mit Ausnahme einiger Bestimmungen für ganz spezielle Fälle (z. B. in Art. 648, 2. Satz, 658).
2) Siehe Seite 36.
3) Aubert: a. a. O., S. 151.

3. Die Verwaltung

A. Allgemeines

Die zunehmende Einengung des Wirkungskreises der Generalversammlung ist das Ergebnis einer Forderung der wirtschaftlichen Verhältnisse an das geschriebene Recht und führt zur Erkenntnis, dass das Recht einer Aktiengesellschaft, die ihrerseits einen grossen Teil des Nationalvermögens verkörpert, nur im Zusammenhang des gesamten Geschehens in der Volkswirtschaft Gestaltung erfahren soll und nicht in einer einseitigen Begriffsjurisprudenz seine Lösung findet. Diese mit den weitgehenden Wandlungen unserer wirtschaftlichen Struktur parallel gehende Annäherung von Wirtschaft und Recht ist nur für denjenigen verständlich, der «das Recht nicht als ein für sich bestehendes Ding, das dem sozialen Zusammenleben in Selbständigkeit gegenüber stände und auf dieses in bestimmter Weise einwirkte, betrachtet; in jeder rechtlichen Normierung liegt immer und notwendig eine Regelung von unterliegender sozialer Wirtschaft. Es gibt gar keinen Rechtssatz, der nicht als Inhalt eine bestimmte Regelung des sozialen Zusammenwirkens von Menschen enthielte.»[1])

Die der Kompetenzverschiebung zu Gunsten des Verwaltungsrates zu Grunde liegende wirtschaftliche und soziale Tatsache liegt in der Unmöglichkeit der Masse der Aktionäre zu sachkundiger Leitung der Gesellschaft, was seinerseits wieder folgt aus der Zusammensetzung und der Schwerfälligkeit dieses Mitgliedschaftsorgans. Es liegt darin auch die Begründung für eine rechtliche Organisation der AG. überhaupt, mit deren Hilfe sie die Fähigkeiten eines Privatunternehmens erwirbt, um ihre Stellung im Wirtschaftsleben erfolgreich behaupten zu können.

Die für unsere Zeitepoche charakteristische Kompliziertheit der Verhältnisse, stellt aber im Verein mit dem immerwährenden Versuch nach möglichster Anpassung an die Dynamik jetzigen Wirtschaftslebens derartige Forderungen an die Sachkenntnis der mit der Leitung des Unternehmens betrauten Verwaltung, dass deren Eignung zur Lösung aller gestellten Aufgaben immer mehr angezweifelt werden muss. Immer mehr wird es daher notwendig sein, und für die Eisenbahn mit ihrem spezifischen Charakter ergibt sich dies in verstärktem Masse, dass «der Fachmann, die leitende Einzelpersönlichkeit Not tun wird; immer wird die eigentliche Geschäftsführung nur von dem zu bewältigen sein, der dazu seine ganze Zeit und Kraft hergibt»[2]); und der mit den notwendigen Kenntnissen ausgestattet ist, die, in unserem Fall, der Eisenbahnbetrieb mit sich bringt.

1) Stammler: Wirtschaft und Recht, S. 230.
2) Wolfers: Die Verwaltungsorgane der AG, S. 40.

Das schweizerische OR hat für die gesamte Verwaltungstätigkeit einzig den Verwaltungsrat gesetzlich vorgeschrieben. (Art. 707 ff. Art. 712) Um eine weitgehende Anpassung an die verschiedenen, je nach dem wirtschaftlichen Tätigkeitsgebiet der AG wechselnden Verhältnisse zu ermöglichen, wurde in Art. 714 Absatz II dem Verwaltungsrat freigestellt, «aus seiner Mitte einen oder mehrere Ausschüsse zu bestellen, die den Geschäftsgang zu beaufsichtigen, die dem Verwaltungsrat zu unterbreitenden Geschäfte vorzubereiten, diesem über alle wichtigeren Fragen, insbesondere über die Aufstellung der Bilanz, Bericht zu erstatten und die Ausführung der Beschlüsse des Verwaltungsrates zu überwachen haben.»

Aus demselben Grunde können die Generalversammlung oder die Verwaltung durch die Statuten ermächtigt werden, die Geschäftsführung und die Vertretung der Gesellschaft an eine oder mehrere Personen, Mitglieder des Verwaltungsrates oder an Dritte, die nicht Aktionäre zu sein brauchen, zu übertragen, (Art. 717, II) wobei diese dann als Organe der Gesellschaft behandelt werden, was besonders in der Abgrenzung der Verantwortlichkeit Bedeutung erlangt.

Von dieser liberalen Kodifizierung wurde im Falle der BT in der Weise Gebrauch gemacht, dass dem gesetzlich vorgeschriebenen Verwaltungsrat wohl die Entscheidungen von wichtigster Bedeutung vorbehalten worden sind, dass aber einem kleineren Ausschuss, der Direktionskommission, durch die Statuten eine Reihe von Angelegenheiten der eigentlichen Geschäftsführung und einem Direktor die unmittelbare Leitung des Unternehmens übertragen wird.

Die für unser Unternehmen getroffene Ausscheidung der Kompetenzen zwischen dem Verwaltungsrat, der Direktionskommission und dem Direktor erhellt am klarsten durch die Betrachtung der diesen Verwaltungsorganen in den Statuten zugewiesenen Befugnisse. Dabei sind allerdings eine Reihe von Organfunktionen, natürlich nur soweit sie den Verwaltungsrat betreffen, vom Gesetze zwingend umschrieben worden und finden daher auch in den Statuten der BT ihren entsprechenden Niederschlag. (OR 722 ff; § 18 der Statuten). Die der statutarischen Regelung freigestellten Verwaltungsfunktionen lassen, bei einem Vergleich der verschiedene Male revidierten Statuten, eine deutliche Verschiebung der Kompetenzen zu Gunsten der Direktionskommission erkennen. Den sich dabei vielleicht aufdrängenden Bedenken, dass durch diese Verschiebung die dem Gemeinwesen im Verwaltungsrat eingeräumte privilegierte Stellung untergraben, wenn nicht illusorisch gemacht werde, wäre vor allem entgegenzuhalten, dass die Wahl der Direktionskommission dem Verwaltungsrat obliegt und nicht der Generalversammlung und damit eine, den Interessen der öffentlich-rechtlichen Körperschaften gemässe Besetzung garantiert ist. Dem Gemeinwesen auch für die Mitglieder der Direktionskommission selbständige Wahlkompetenzen zuzuerkennen wäre deshalb zwecklos und überdies noch aus folgenden Gründen abzulehnen:

Das Einsetzen eines engern Verwaltungsausschusses ist ausdrücklich im Interesse des Unternehmens erfolgt. Wenn wir schon bei der selbständigen Vertretung des Gemeinwesens im Verwaltungsrat eine Gefahr sehen mussten für die primäre Wahrung der Interessen des Unternehmens[1]), so sind diese Bedenken erst recht am Platze, wenn dieser Wahlmodus auch im Falle der Direktionskommission Anwendung finden würde. Des Fernern darf bei unserem Unternehmen, wie wahrscheinlich bei den meisten gemischtwirtschaftlichen Unternehmen, nie übersehen werden, dass die «Behörde ihre guten Gründe hatte, als sie auch bei starker Inanspruchnahme staatlicher Finanzmittel keine rein staatlichen Unternehmungen gründen wollte. Es hätten wohl keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bestanden für die staatliche Organisation dieser Unternehmungen. Die Erwägung liegt nicht fern, und sie ist sicher auch nicht unbegründet, dass gerade ein zu weitgehender Einfluss einer politischen Behörde auf industrielle und gewerbliche Unternehmungen, die nach kaufmännischen Grundsätzen betrieben werden sollen, eine nicht zu unterschätzende Gefährde bilden kann. Aus denselben Erwägungen kommt denn auch die erwähnte Botschaft zu dem Schlusse, dass besondere Massnahmen nicht notwendig seien, um dem Grossen Rate den seiner verfassungsmässigen Stellung entsprechenden Einfluss auf die Geschäftsführung der vom Kanton oder mit seiner Beteiligung betriebenen Unternehmungen zu sichern. [2])

Die teilweise Verlagerung des Willenszentrums des Unternehmens in das Organ der Direktionskommission ist wohl auf ähnliche Gründe zurückzuführen, wie die gezeichnete Kompetenzverschiebung von der Generalversammlung auf die Verwaltung, d. h. es war eine Folge der heute geforderten rascheren Behandlung rein geschäftlicher und zum Teil organisatorischer Massnahmen. Da die Zweckmässigkeit dieses Organs aber wesentlich von der Fachkenntnis der vom Verwaltungsrat hineingewählten Männer abhängt, ist für diese eine dem speziellen Charakter des Unternehmens entsprechende Eignung unerlässliche Voraussetzung. Die Zusammenarbeit der aus fachkundigen und erfahrenen Personen bestehenden Direktionskommission wird meistens zu einem Vertrauensverhältnis führen. Es wird daher bei Entscheidungen wohl fast nie die Stimmenzahl ausschlaggebend sein, sondern weit eher die Ueberzeugungskraft der vorgetragenen Ansicht. Es liegt daher auch durchaus im Interesse des Unternehmens, wenn der Direktor, dessen Aufmerksamkeit sich im reinen Interesse am eigentlichen Betrieb erschöpft, mit beratender Stimme an den Sitzungen der Generalversammlung, des Verwaltungsrates und der Direktionskommission teilnimmt.

Inwieweit eine stärkere Stellung der Direktion im Interesse des Unternehmens liegen würde, lässt sich wohl in keinem Fall abschliessend

1) Siehe Seite 67, 68.
2) Botschaft cit. Seite 65, S. 11 und 14.

beantworten. Zweifellos ist eine einheitliche Vorstellung, Verantwortungsfreudigkeit und vor allem Autorität in der berufenen Persönlichkeit weit eher verbürgt als in noch so befähigtem vielköpfigem Gremium, wie auch ihre Initiative in Unternehmungen auf unversuchten Gebieten, in der praktischen Verwirklichung neuer Gedanken und Ideen viel eher zu praktischen Resultaten führt. Anderseits ist aber insbesondere in einem, die Interessen der gesamten Volkswirtschaft berührenden Unternehmen, die Einzelpersönlichkeit kaum im Stande, die aus dieser Stellung sich ergebenden Forderungen der Gesamtwirtschaft in geeigneter Weise zu berücksichtigen.[1])

Eine, der preussischen Eisenbahnorganisation von 1895 entsprechende Verlagerung des Schwerpunktes der ganzen Verwaltung in die Eisenbahndirektionen würde die Verwaltung wohl vor Reibungen sichern und in der Eisenbahndirektion ein kräftiges, mit frischer Entschlussfähigkeit und starkem eigenen Verantwortungsbewusstsein arbeitendes Verwaltungsorgan schaffen[2])[3]), aber eine genügende Sicherheit für die gehörige Wahrung der den Eisenbahnen obliegenden volkswirtschaftlichen Aufgaben wäre damit kaum gegeben. Darum sehen wir in der für unser Unternehmen getroffenen Regelung eine der eigenartigen Stellung der BT innerhalb der Volkswirtschaft durchaus entsprechende Organisation.

Wir haben oben gesehen, dass die BT-gesellschaft die gesetzlich vorgeschriebene Organisation durch eine ihren Bedürfnissen gerecht werdende Ausgestaltung der Verwaltung ergänzt hat. Wenn auch eine scharfe Abgrenzung der Tätigkeitsgebiete der Gesellschaftsorgane nicht ganz durchzuführen ist, so wird uns doch die folgende summarische Darstellung der durch Statuten und Verwaltungsreglement zugewiesenen Funktionen ein genügend klares Bild geben von der Stellung der drei Verwaltungsorgane innerhalb der BT-gesellschaft.

---

1) Deshalb wurde auch bei Einführung des eigenen Betriebes im Geschäftsbericht für das Jahr 1916 (Seite 7) betont, dass man «aus naheliegenden Gründen ein Hauptgewicht darauf legte, dass in wichtigeren Fragen Direktionskommission und Verwaltungsrat ein massgebendes Wort behielten, so sehr man sich im Interesse einer raschen Abwicklung der Geschäfte auf der andern Seite bestrebte, die Kompetenzen der Direktion so weit als möglich zu ziehen.»

2) Röll: Encyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 10, S. 164.

3) In dieser Richtung geht unseres Erachtens zwar der zweite Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion über die Reorganisation und Sanierung der SBB, vom 23. März 1936, indem auf Seite 4 erklärt wird: «Der Bundesrat wird dabei, um für seine eigene Entlastung und für eine einfache, rasche und unabhängige Geschäftsführung zu sorgen, der fachtechnischen Leitung des Unternehmens weitgehende Befugnisse einräumen und sich selbst nur die Möglichkeit wahren, einzugreifen, wenn es sich um wichtige Interessen des Landes handelt. Der Bundesrat kann auf diese Weise unerwünschte und nachteilige äussere Einflüsse ebensogut, vielleicht noch besser, von der Verwaltung fernhalten, als dies bei Erteilung der eigenen Rechtspersönlichkeit möglich wäre.»

B. Der Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat beschliesst bindend in allen denjenigen Fragen, die nicht ausdrücklich der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden müssen und von grundlegender Wichtigkeit für das Unternehmen sind. Im besonderen kommen ihm folgende Befugnisse zu:

1. Aufsicht über das ganze Unternehmen.
2. Einberufung der ordentlichen und ausserordentlichen Generalversammlungen.
3. Vorlage von Geschäftsbericht und Jahresrechnung an die Kontrollstelle und an die Generalversammlung.
4. Wahl der Direktionskommission, ihres Präsidenten und des Direktors, Bestätigung der Wahl des Stellvertreters des Direktors.
5. Festsetzung der Entschädigung der Direktionskommission.
6. Erlass eines Verwaltungsreglementes über die Pflichten und Befugnisse der Direktionskommission und des Direktors, soweit jene nicht in den Statuten bestimmt sind.
7. Genehmigung des jährlichen Voranschlages für sämtliche Einnahmen und Ausgaben.
8. Erlass der Reglemente über die allgemeinen Anstellungsbedingungen für das Personal, über den Erneuerungs- und den Reservefonds und über die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.
9. Genehmigung der allgemeinen Tarife für Personen- und Gütertransport.
10. Genehmigung der Verträge wichtigen Inhalts mit Behörden und andern Transportanstalten.
11. Genehmigung von Plänen und Anschaffungen, soweit der Wert der Arbeit oder der einzelnen Lieferung Fr. 50 000.— übersteigt.

C. Die Direktionskommission

Die Direktionskommission besorgt die Leitung und Verwaltung des Unternehmens und entscheidet über alle Geschäfte, die ihr durch Statuten oder Verwaltungsreglement ausdrücklich zugewiesen oder die nicht ausschliesslich anderen Gesellschaftsorganen vorbehalten sind. Sie berät und entscheidet, unter Vorbehalt der Rechte des Verwaltungsrates, über alle Geschäfte wichtigen Inhalts, insbesondere die folgenden:

1. Festsetzung der Anträge an den Verwaltungsrat.
2. Anstellung des ständigen Personals, dessen Entlassung oder Ueberweisung an die Pensions- und Hülfskasse, sowie die Sistierung oder Einschränkung von Gehaltsaufbesserungen.

3. Festsetzung der vom Personal zu stellenden Kautionen.
4. Bestimmung der Anfangstaglöhne der Arbeiter nach Stationen und Strecken.
5. Erlass der nicht dem Verwaltungsrat vorbehaltenen Reglemente.
6. Entscheidung über tarifarische Massnahmen von grösserer Bedeutung.
7. Genehmigung der Fahrplanentwürfe.
8. Erteilung von Prozessvollmachten.
9. Genehmigung von Plänen, von Anschaffungen und Vergebungen, soweit der Wert der Arbeit oder der einzelnen Lieferung Fr. 5000.— übersteigt.
10. Genehmigung von Verträgen über Erwerbung und Veräusserung von Grundeigentum, ferner, soweit es sich um Geschäfte von grösserer Bedeutung handelt, von Pacht- und Mietverträgen, sowie von Vergleichsabschlüssen in Reklamationssachen.

Die Direktionskommission übt im ferneren die Aufsicht über die Geschäftsführung des Direktors aus und ist befugt, zu diesem Zwecke Einsicht in die Akten und Korrespondenzen zu nehmen, sowie Buchhaltung und Kassa zu prüfen.

D. Der Direktor

Dem Direktor fällt die unmittelbare und ausführende Leitung des Unternehmens, der Vollzug der Beschlüsse der ihm übergeordneten Organe, sowie die Vertretung der Gesellschaft nach aussen zu. Ihm ist das gesamte Personal unterstellt.

Der Direktor wohnt den Sitzungen von Verwaltungsrat und Direktionskommission, sowie der Generalversammlung mit beratender Stimme bei. Er hat alle durch Statuten oder Verwaltungsreglement seinen Oberbehörden vorbehaltenden Geschäfte vorzubereiten und für deren Erledigung Antrag zu stellen. Er gibt der Direktionskommission und dem Verwaltungsrate monatlich Kenntnis über die Ergebnisse des Betriebes und erstattet jedes Vierteljahr einen Bericht über den Gang des Unternehmens, sowie alljährlich mit der Rechnungsablage den für die Generalversammlung bestimmten Geschäftsbericht.

4. Die Kontrollstelle

Die Kontrollstelle besteht aus drei von der Generalversammlung auf drei Jahre gewählten Mitgliedern; diese brauchen nicht Aktionäre zu sein. Das erstgewählte Mitglied ist Präsident der Kommission; eine Wiederwahl ist zulässig.

Zum Ersatz allfällig verhinderter Mitglieder werden ebenfalls auf drei Jahre drei Suppleanten gewählt, die nach der Reihenfolge der Wahl als Ersatzmänner eintreten.

Zur gültigen Verhandlung ist Vollzähligkeit der Kontrollstelle erforderlich.

Die Kontrollstelle prüft die Jahresrechnung, die Bilanz und den Geschäftsbericht; zu diesem Zwecke steht ihr die Einsicht in die Bücher und die Revision der Kasse zu. Sie erstattet über das Ergebnis der Prüfung der Generalversammlung schriftlichen Bericht und stellt ihr Anträge mit Bezug auf die Entlastung der Gesellschaftsorgane.

Die Revisoren haben die bei Ausführung ihres Auftrages wahrgenommenen Mängel der Geschäftsführung oder die Verletzung gesetzlicher oder statutarischer Vorschriften der Stelle, die dem Verantwortlichen unmittelbar übergeordnet ist, und dem Präsidenten des Verwaltungsrates, in wichtigen Fällen auch der Generalversammlung mitzuteilen.

B. Das Personal

1. Allgemeines

Die Gesamtheit der das Personal eines Bahnunternehmens betreffenden Probleme muss, wie alle eisenbahnpolitischen Fragen, von der Tatsache aus betrachtet werden, dass ihre Beurteilung der rein betriebswirtschaftlichen Sphäre entzogen wird durch das Eindringen volkswirtschaftlicher Gesichtspunkte. Die innerbetrieblichen Notwendigkeiten treten zurück gegenüber den, von der Allgemeinheit an die Verkehrsunternehmen gestellten Anforderungen. Das Eigentümliche der Personalwirtschaft äussert sich aber vor allem darin, dass ihr auf sozialpolitischem Gebiet noch ganz besondere Aufgaben gestellt sind. Obwohl eine Betrachtung über sozialpolitische Probleme streng genommen nicht in den Rahmen einer verkehrspolitischen Arbeit gehört, ergibt sich trotzdem aus ihrer finanziellen Bedeutung für das Unternehmen die Notwendigkeit einer eingehenden Würdigung.

Während die Organisation die Aufgabe hat, der Gesamtheit der in unserem Unternehmen beschäftigten Personen die wirtschaftlich höchste Nutzleistung abzugewinnen, verfolgt die Personalwirtschaft das gleiche Ziel inbezug auf den Einzelnen. Es ist aber als eine Sonderheit des Eisenbahn-

dienstes zu werten, dass die Qualität der Leistungen des Personals nicht nur durch die Beherrschung der Dienstvorschriften bestimmt wird, sondern noch in besonderem Masse rein subjektive Eigenschaften eine grosse Rolle spielen, wie Zuverlässigkeit, Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit. Daher muss das Endziel der Personalwirtschaft sein, das Personal mit dem Pflichtbewusstsein zu erfüllen, das die volle Hingabe an das Interesse des Unternehmens in sich schliesst. Die Verwirklichung dieses Endziels ist aber in hohem Masse wieder abhängig von der allgemeinen sozialen Lage des Personals, die durch die Gestaltung der Besoldungs- und Lohnverhältnisse, sowie durch die Gesamtheit der Fürsorge- und Wohlfahrtseinrichtungen bestimmt wird.

Nicht alle das Personal betreffenden Fragen sind der innern Regelung durch das Eisenbahnunternehmen überlassen worden. Die Aufgaben des modernen Kulturstaates erschöpfen sich nicht mehr in der blossen Garantierung des Eigentums und in der Sorge um Achtung des freien Vertrages, sondern haben sich u. a. weitgehend erweitert in Richtung des gesetzlichen Schutzes. So hat denn die gesetzgebende Behörde auch zahlreiche Massnahmen getroffen zum Schutze der bei einem Bahnunternehmen beschäftigten Personen, die die Besserung ihrer ökonomischen und sozialen Lage bezwecken. Wir beschränken uns hier auf eine summarische Darstellung aller Rechtsvorschriften, die in bewusster Sonderregelung die Verhältnisse der Personalwirtschaft einer Eisenbahnunternehmung beeinflussen und damit auch für unser Unternehmen in Betracht fallen.

Währenddem die Besoldungsverhältnisse der auf Amtsdauer angestellten Beamten der SBB durch Besoldungsgesetze und durch die vom Bundesrate zu diesen Gesetzen erlassenen Gehaltsordnungen geregelt werden, entspricht es durchaus dem «Privatbahncharakter», dass der Erlass der Reglemente über die allgemeinen Anstellungsbedingungen bei der BT dem Verwaltungsrate überwiesen wurde, und diese somit keiner besonderen gesetzlichen Regelung unterstehen. Daraus ergibt sich, dass die Besoldungsverhältnisse des Personals sich grundsätzlich nach den Bestimmungen des OR's über den Dienstvertrag richten.

Die gesetzlichen Vorschriften, die die Personalwirtschaft der BT irgendwie betreffen, liegen daher durchwegs auf sozialpolitischem Gebiet.

Spricht man von den sozialpolitischen Einrichtungen der Bahnen, so betrachtet man ihrer primären Bedeutung wegen zuerst wohl meistens die zahlreichen Versicherungseinrichtungen. Dennoch stellen wir die gesetzlichen Normen über die Bemessung der Arbeitszeit in den Vordergrund, da sie als erste, die Personalwirtschaft betreffende Vorschriften in der einschlägigen Bundeslegislatur Eingang fanden.

Bereits durch das immer noch geltende Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossen-

schaft vom 23. Dezember 1872 wurde den Eisenbahnunternehmungen in Art. 9 Absatz 1 vorgeschrieben, es sei den Bahnbeamten und Angestellten wenigstens jeder dritte Sonntag freizugeben.

Das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und andern Transportanstalten vom 27. Juni 1890 brachte die erste grundsätzliche Festlegung der Arbeitszeit und normierte die maximale Arbeitsdauer pro Tag auf 12 Stunden (Art. 2). Um eine Anpassung dieser Bestimmung an die mannigfaltigen Verhältnisse zu erreichen, wurde der Bundesrat ermächtigt, bei besondern Verhältnissen «gegenüber den Bestimmungen dieses Gesetzes ausnahmsweise Anordnungen zu treffen.» (Art. 6).[1])

Schon fünf Jahre später aber verlangte das Zentralkomitee des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten in einer Petition die Verkürzung der Arbeitszeit um zwei Stunden und eine Extravergütung für eine Mehrleistung über die gesetzliche Maximalarbeitszeit hinaus.[2]) Des fernern sollten die im bestehenden Gesetze von 1890 geforderten 52 dienstfreien Tage nicht nur 24, sondern 36 Stunden umfassen und jedem Angestellten nach seiner Wahl per Jahr ein 8-tägiger Urlaub gewährt werden. Diese Forderungen, denen damals sowohl die Vereinigung der Normalbahnen als auch der Verband der Sekundärbahnen aufs entschiedenste entgegentraten, fanden erst im Jahre 1902 in weitgehendem Masse ihre Verwirklichung, durch deren Aufnahme in das neue Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten, vom 19. Dezember 1902. Dieses Gesetz regelte die Arbeitsdauer des Personals der Verkehrsanstalten in dreifacher Weise:

a) Die wirkliche Arbeitszeit, die von der zum Gesetz erlassenen Vollziehungsverordnung als die Zeit definiert wird, während welcher das Personal für den Dienst der Unternehmung in Anspruch genommen ist, mit Einschluss jeder Beschäftigung bei Hülfsarbeiten, sowie des Ganges oder der Fahrt von einer Arbeitsstelle zur andern im Laufe der Dienstschichten, wurde für Beamte, Angestellte und Arbeiter auf maximal 11 Stunden festgesetzt.

Der im Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899 in Art. 3 dem Bundesrat zugewiesenen Kompetenz, bezüglich der Bestimmungen über die Arbeitszeit bei den Nebenbahnen Erleichterungen zu gewähren, wurde in der Weise Rechnung getragen, dass u. a. für das Personal der Nebenbahnen, bei nicht ununterbrochener Beschäftigung, die wirkliche Arbeitszeit auf 12 Stunden ausgedehnt werden konnte, sofern die Gesamtarbeitsdauer an drei aufeinanderfolgenden Tagen nie mehr als 33 Stunden betrug.

Die wirkliche Arbeitszeit durfte in eine längere Dienstbereitschaft fallen.

1) Amtliche Sammlung schweiz. Bundesgesetze und Verordnungen. Neue Folge 11, S. 714.
2) Diese Forderungen wurden erhoben am Gründungskongress des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten am 16. Juni 1895.

b) Als Dienstbereitschaft definierte die Vollziehungsverordnung in Art. 5 die Zeit vom Beginn bis Schluss eines Tagesdienstes. Die Dauer der Dienstbereitschaft durfte für das Lokomotivpersonal und das Zugspersonal 14 Stunden, für die Barrierenwärterinnen 12 Stunden, für das übrige Personal, sofern ihm Amtswohnung in der Nähe der Arbeitsstelle angewiesen war, 16 Stunden und beim Fehlen einer solchen Wohnung 15 Stunden innert 24 Stunden nicht übersteigen.

Diese, die Dienstbereitschaft betreffenden Normen wurden durch die Vollziehungsverordnung betreffend die Nebenbahnen in dem praktisch unbedeutenden Sinne modifiziert, als die Dienstbereitschaft des fahrenden Personals der Drahtseilbahnen von 14 auf 15 Stunden festgesetzt werden konnte und die Dienstbereitschaft der Barrierenwärterinnen der Nebenbahnen auch dann, wenn die Dienstwohnung sich nicht in der Nähe des Postens befand, täglich 16 Stunden betragen durfte.

c) Die auf jede Dienstbereitschaft folgende ununterbrochene Ruhepause wurde für das Lokomotiv- und Zugspersonal auf mindestens 10 Stunden, für das übrige Personal auf wenigstens 9 Stunden, oder, wenn diesem Personal eine Amtswohnung in der Nähe der Arbeitsstelle angewiesen war, auf mindestens 8 Stunden festgesetzt.

Die Vollziehungsverordnung für die Nebenbahnen sah hier erstmals eine praktisch bedeutsame Erleichterung vor, indem den Nebenbahnen das Recht gewährt wurde, von sich aus die ununterbrochenen Ruhezeiten von 10 und 9 Stunden auf 8 Stunden herabzusetzen, vorausgesetzt, dass im Durchschnitt von 3 Tagen die 10- bezw. 9-stündige Ruhe gewahrt blieb. Daraus resultierte allerdings auch eine indirekte Erhöhung der Dauer der Dienstbereitschaft dieses Personals auf 16 Stunden, sofern nur die Dienstbereitschaft im Durchschnitt von 3 Tagen nicht über 14 bezw. 15 Stunden hinausging.

Der Weltkrieg mit seinen wirtschaftlichen, sozialen und politischen Folgen rief einer neuen Revision der Arbeitszeitgestaltung für das Verkehrspersonal, in Richtung des 8-Stundentages in der Industrie, und führte zum neuen Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 6. März 1920. Dieses neue Gesetz, das bereits am 25. Juni 1919 durch einen dahinzielenden Bundesratsbeschluss vorbereitet worden war, brachte neuerdings einschneidende Neuregelungen, und bewirkte naturgemäss eine drückende Mehrbelastung für die Eisenbahnen, besonders, da sie in eine durch den Weltkrieg heraufbeschworene Krisenzeit fielen. Trotz des grundlegenden Unterschieds in der Beschäftigung des Verkehrspersonals gegenüber dem in der Industrie beschäftigten, wurde im Prinzip die neue Regelung der Arbeitszeit auf der Basis der Normalarbeitswoche von 48 Stunden normiert. Dem spezifischen Charakter der Eisenbahnen wurde nur insoweit Rechnung getragen, als die Arbeitszeit für nicht vollbeschäftigtes Personal, dessen

Dienst in teilweiser Dienstbereitschaft besteht, auf 9 Stunden erhöht werden kann. Ferner wurde die in der systematischen Durchführung des 8- bezw. 9-Stundentages liegende Unbeweglichkeit in der Weise gelöst, als damit nur ein Durchschnitt aufgestellt wurde und zwar meistens ein Durchschnitt auf Grundlage der Doppelwoche.

Die Neuregelung der Ferienverhältnisse brachte einen grossen sozialen Fortschritt. So normiert Art. 10 des Gesetzes die Ferien im Kalenderjahr für Beamte, Angestellte und Arbeiter in folgender Weise:

Vom 1. bis und mit 7. Dienstjahr	7 Tage
Von dem Jahr an, in dem das 8. Dienstjahr oder das 28. Altersjahr zurückgelegt wird	14 Tage
Von dem Jahr an, in dem das 15. Dienstjahr oder das 35. Altersjahr zurückgelegt wird	21 Tage
Von dem Jahr an, in dem das 50. Altersjahr zurückgelegt wird	28 Tage

Es ist ohne weiteres verständlich, dass die Einführung des neuen Arbeitszeitgesetzes für die einzelnen Eisenbahnen namhafte Mehrausgaben zur Folge hatte, insbesondere, da sie in die Zeit einer allgemeinen Erhöhung der Löhne durch die bedeutenden Teuerungszulagen, und einer weitgehenden Preissteigerung aller Betriebsmittel fiel. Man muss es angesichts dieser Umstände durchaus verstehen, wenn der Geschäftsbericht der BT aus dem Jahre 1919 daran zweifelt, «dass ein Unternehmen wie das unsrige diese Belastung ohne eine längere Krisis oder ohne vorübergehende anderweitige Hilfe wird ertragen können.»

Die aus dem Inkrafttreten des neuen Arbeitszeitgesetzes resultierende grosse Vermehrung der Personalausgaben der BT ist aus folgender Zusammenstellung klar ersichtlich:

Jahr	Gesamter Personalbestand	Personalkosten	Betriebseinnahmen	Personalkosten in % der B'einnahmen
1918	215	634 054	2 322 365	24,2%
1919	241	860 157	3 036 493	28,6%
1920	261	1 035 719	3 465 854	30,0%

«In Ansehung der wechselnden Bedürfnisse des Verkehrs und in Würdigung der eigenartigen Verhältnisse und besonderen Bedürfnisse einzelner Verkehrsanstalten oder Verwaltungen von solchen»[1]), wurde in Art. 16 des Gesetzes dem Bundesrate die Kompetenz zugewiesen, wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, und insbesondere bei Nebenbahnen, Erleichterungen hinsichtlich der Arbeitszeit, der Dienst- und Ruheschichten,

1) Botschaft über die Revision des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1902 betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten, vom 16. Juni 1919. Siehe Bundesblatt 1919, III, S. 789.

sowie der Ruhetage zu gewähren. So wurde die BT vom Eisenbahndepartement ermächtigt, für das Personal des Stationsdienstes, mit Ausnahme von Herisau, die 9-stündige Arbeitszeit einzuführen. Des fernern wurde die Arbeitszeit der Personal-Kategorie Unterhalt und Aufsicht der Bahn im Sommer auf 9 Stunden erweitert. Eine weitere Erleichterung wurde noch dadurch geschaffen, dass für die Taglohnarbeiter, die nach dem Lebensalter längere Ferien bekommen würden, als nach dem Dienstalter, das letztere als massgebend verfügt wurde.

Die in der radikalen Neuregelung des Arbeitszeitgesetzes von 1920 liegende Gefahr für die Konkurrenzfähigkeit des schweizerischen Verkehrsapparates, vor allem aber der wirtschaftlich schwächern Nebenbahnen, wurde bald erkannt. Sicherlich war damit auch nicht dem Wunsche des Publikums entsprochen, das einen allgemeinen Taxabbau forderte. Um weitere Einstellungen neuen Personals zufolge erhöhter Fahrleistungen, und damit eine Erhöhung der Betriebsausgaben zu verhindern, musste die Generaldirektion der SBB schon im Jahre 1923 beim Eisenbahndepartement eine vorübergehende Verlängerung der Arbeitszeit für ihr Betriebspersonal beantragen. Ebenso musste das eidgenössische Eisenbahndepartement zahlreichen Wünschen der privaten Transportanstalten betreffend Erleichterung in der strikten Durchführung des Gesetzes, gemäss den Bestimmungen des Art. 16 Rechnung tragen.

Trotzdem die wirtschaftspolitischen, hygienischen und kulturellen Vorzüge des achtstündigen Arbeitstages rückhaltlose Anerkennung verlangen, sollte darüber Klarheit herrschen, dass die heutigen Notzustände der Eisenbahnen vernünftigerweise einer erneuten Prüfung der Arbeitszeitfrage rufen zur Milderung der chronischen Defizite. Es darf insbesondere nie vergessen werden, dass man bei Ueberbindung dieser weittragenden sozialpolitischen Pflicht von der Vorstellung ausging, «dass die Eisenbahnen im Besitze eines faktischen Monopols sind und als lukrative Unternehmungen solche Mehrlasten mit Leichtigkeit tragen können.»[1]) Es ergibt sich damit ohne weiteres die Notwendigkeit, aus dem heute unbestrittenen Verschwinden der Monopolstellung der Eisenbahnen auch auf dem Gebiete der Arbeitszeitregelung die vollen Konsequenzen zu ziehen. Denn unter den heutigen Umständen ist auch die 48-Stundenwoche wieder von einem «Problem vorwiegend sozialer und kultureller Art» immer mehr zu einer «Frage wirtschaftlicher Natur» geworden.[2]) Solange man von einer eigentlichen Eisenbahnkrise sprechen muss, deren finanzielle Schwere auf längere Dauer untragbar sein wird, muss es auch bei der Eisenbahn auf intensivere und rationellere

1) Saitzew: a. a. O., S. 36.

2) Eine Feststellung, die in der Festschrift «50 Jahre schweizerische Eisenbahner-Gewerkschaft» Seite 159, 160 allerdings erst für die Forderung der 40-Stundenwoche gemacht wird!

Leistungen bei niedrigsten Betriebskosten ankommen, wozu die erhöhte Betätigung kräftigen Arbeitswillens von Seiten des Bahnpersonals unerlässlich ist.

Die wirtschaftlichen Strukturwandlungen haben unsere Volkswirtschaft in eine Lage gebracht, die mit den unmittelbaren Nachkriegszeiten verglichen werden darf. Es ist daher durchaus nicht unzeitgemäss, hier die treffenden Schlussbetrachtungen von Bundesrat Haab anzuführen, die dieser am 30. März 1922 als Antwort an Nationalrat Abt gab, der eine Motion betreffend eine Erhöhung der Arbeitszeit eingereicht hatte:

Der Bundesrat ist der Ansicht, dass unter den heutigen Verhältnissen die Aufrechterhaltung der Betriebe, welche unter dem Arbeitszeitgesetze stehen, dessen bisherige Anwendung in Zukunft nicht mehr in allen Teilen gestattet. Die Pflicht, unsere Wirtschaft aufrecht zu erhalten, macht es notwendig, in allen Dienstzweigen, welche nicht als schwer oder anstrengend bezeichnet werden müssen, heute oder in Zukunft bis auf weiteres eine Ausdehnung der Arbeitszeit auf 9 Stunden, in blossen Saisonbetrieben vielleicht noch darüber hinaus, zu gestatten. Der Bundesrat behält sich aber ferner vor, nach Prüfung der Verhältnisse von den in diesem Gesetze aufgestellten Ausnahmeartikeln Gebrauch zu machen im Sinne der Aufhebung, bezw. Schaffung gewisser anderer im Gesetz vorgesehener Erleichterungen, auch wieder für so lange, als diese notwendig erscheint. . . Es soll die Arbeitszeit des dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Personals in angemessenem und vernünftigem Masse verlängert werden, wo und so lange dies zur Ueberwindung der gegenwärtigen Krise und zur Erreichung der ökonomischen Gesundung dieser Verkehrsanstalten und zur Ermöglichung des notwendigen Taxabbaues erforderlich ist.»[1])

Die Sicherheit des Verkehrs ist nicht nur aufs Engste verknüpft mit der erwähnten Ausgestaltung der Arbeitszeitverhältnisse, sondern stellt in weitgehendem Masse das Korrelat der gesicherten sozialen Lage der Bediensteten des Eisenbahnverkehrs dar. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass die Personalversicherung für die Eisenbahnangestellten schon früh in vorbildlicher Weise ausgebildet wurde. Dem starken Bedürfnis nach einem staatlichen Schutz der Ansprüche der Arbeitnehmer an die Pensionskassen wurde in der Weise Rechnung getragen, dass besondere gesetzliche Vorschriften dafür aufgestellt wurden.

Schon im Jahre 1874 wurde das Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft angenommen, das in Art. 25 Absatz IV bestimmte, dass das Vermögen der Kranken-, Unterstützungs- und Pensionskassen von einer

[1]) Stenographisches Bulletin 1922, S. 199.

Liquidation ausgenommen sei. Bereits vier Jahre später wurde diese Bestimmung durch das Bundesgesetz betreffend die Sicherstellung der Kranken-, Unterstützungs-, Pensions-, Depositen- und Ersparniskassen der Eisenbahnangestellten erheblich weiter geführt, indem das Ausscheiden des Vermögens der genannten Kassen vom Vermögen der Eisenbahngesellschaften und dessen getrennte Verwaltung verlangt wurden. Die Bedeutung der Versicherungskassen für die Eisenbahnangestellten ergibt sich schon daraus, dass bereits im Jahre 1889 ein besonderes Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften erlassen wurde. Dieses ist zurückzuführen auf eine Motion, die im Jahre 1886 von Herrn Curti im Nationalrat eingereicht worden war und die Sicherung der Leistungen der Pensions- und Hülfskassen der Eisenbahngesellschaften bezweckte.

Vorerst ist hervorzuheben, dass dieses Gesetz nicht etwa ein Obligatorium für die Gründung von Hülfskassen aufstellt, sondern lediglich eine zweckentsprechende Verwaltung der freiwillig geschaffenen Kassen normiert. So wurden die Gesellschaften verpflichtet, die Statuten ihrer Pensions- und Hülfskassen dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen. Nach Art. 2 müssen die Statuten der Versicherungskassen folgenden Bestimmungen entsprechen:

1. «Die Leistungen der Hülfskasse müssen bei mässigen Ansprüchen an die Versicherten dem Versicherungszweck entsprechen.
2. Die vorgesehenen Einnahmen sollen nach den Gesetzen der Versicherungstechnik genügen, um die in Aussicht gestellten Leistungen der Kasse zu bestreiten.
3. Es dürfen den Versicherten, in welchem Alter sie auch der Kasse beitreten mögen, keine Leistungen vorgeschrieben werden, welche den wahrscheinlichen Barwert der von der Hülfskasse versprochenen Gegenleistung übersteigen.
4. Die vor dem Erlasse dieses Gesetzes einer Kasse beigetretenen Mitglieder sind bezüglich ihrer noch zu bezahlenden periodischen Beiträge und ihrer Rechte an die Kasse den Neueintretenden von gleichem Eintrittsalter gleichzustellen.
5. Die Abgangsentschädigung der aus der Gesellschaft Austretenden ist in billigem Verhältnis zu den geleisteten Einlagen und dem von der Kasse getragenen Risiko zu bestimmen.»

Zur Sicherung der Rechtsansprüche des Personals sind die, nach versicherungstechnischen Grundsätzen aufgestellten Bilanzen der genannten Kassen alle 5 Jahre dem Eisenbahndepartement zur Prüfung vorzulegen. «Ergibt sich aus derselben, dass die Aktiven der Hülfskasse und der Barwert der statutenmässigen ordentlichen Einlagen zusammengenommen hinter dem Barwerte der den Versicherten noch auszurichtenden Leistungen der Kasse zurückbleiben, so ist das Defizit von der Gesellschaft der Hülfskasse zu

ersetzen.»[1]) Die sichere Anlage des Vermögens der Hilfskassen ist Sache der Gesellschaften, woraus sich auch deren Haftung ergibt für allfällige Verluste.

Die im Bundesgesetze betreffend die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen vom Jahre 1874 (resp. 1878) enthaltene Bestimmung über die Ausscheidung des Vermögens der Hülfskassen aus dem Vermögen der Eisenbahngesellschaften wurde im revidierten gleichbenannten Gesetze vom 25. September 1917 noch einen Schritt weitergeführt durch Art. 27 Absatz 6: «Wenn beim Eintritt einer Liquidation diese Ausscheidung noch nicht bewerkstelligt ist, so müssen die betreffenden Vermögensbeträge und Kautionen von Seite der Masse vorgängig jeder Zuteilung an andere Gläubiger ersetzt werden.»

Währenddem aus den genannten Gesetzesbestimmungen keine Verpflichtung der BT-gesellschaft zur Schaffung einer Pensions- und Hülfskasse hervorgeht, besteht eine solche auf Grund einer in der Konzession enthaltenen Norm. Dabei handelt es sich hier um die neue einheitliche Konzession vom 11. April 1907, die unter Aufhebung der verschiedenen Bundesbeschlüsse, auf welchen die konzessionierten Linien Romanshorn-St. Gallen und St. Gallen-Wattwil basierten, entstanden war.[2])

In Art. 29 Absatz I wird bestimmt:

«Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.»

Während die Schaffung eines Reservefonds lediglich eine Wiederholung des bereits im Rechnungsgesetz von 1898 enthaltenen diesbezüglichen Obligatoriums und damit eine gesetzliche Pflicht darstellt, fusst die Unterstützungs- und Krankenkasse für das Personal der BT auf einer konzessionsmässigen Verpflichtung, ohne Rücksicht auf bestimmte Betriebsergebnisse oder die Verzinsung des investierten Kapitals zu nehmen.

Diese allgemeinen Erörterungen geben uns die Grundlage für die Betrachtung der speziellen Verhältnisse, wie sie bei der Personalwirtschaft der BT bestehen. Wir legen dabei absichtlich den Hauptwert auf ihre finanziellen Auswirkungen, umso mehr, als die soziale Seite des ganzen Problems für Aussenstehende nur äusserst schwer in ihrer vollen Tragweite erfassbar ist.

1) Denn dieses Defizit besitzt rechtlich den Charakter einer Schuld der Gesellschaft. Vgl. BGE 31, II, S 496 ff. Oetiker a. a. O., S. 588.

2) Die Linie Ebnat-Nesslau war der besondern Umstände wegen nicht sofort in die einheitliche Konzession aufgenommen worden und basierte demnach immer noch auf der alten Konzession vom 1. Juli 1898. Nachdem durch die endgültige Festsetzung der Bausumme im Jahre 1908 (siehe Seite 39) die Linie aber endgültig in den Kreis der Aufgaben der BT aufgenommen war, wurde auch die formelle Angliederung vollzogen durch die Ausdehnung der Konzession einer BT auf die Linie Ebnat-Nesslau im Bundesbeschluss vom 30. Oktober 1909.

2. Die Besoldungsverhältnisse

Obwohl die BT theoretisch durch keine gesetzlichen Vorschriften in der freien Ausgestaltung der Lohnverhältnisse gebunden ist, wurden ihr doch durch das eidgenössische Besoldungsgesetz in dem Sinne Verpflichtungen auferlegt, als es praktisch kaum möglich ist, das BT-Personal wesentlich schlechter zu halten als dasjenige der SBB, weil ersteres mit diesem zu viele Berührungspunkte hat und im Grossen und Ganzen auch die gleiche Arbeit leisten muss. Während diese Bemerkung für die privaten Normalbahnen ganz allgemein gilt, ergab sich für die BT im Besondern eine enge Verbindung mit den diesbezüglich herrschenden Verhältnissen bei den SBB, als diese den Betrieb der BT bis zum 1. Mai 1917 auf Grund des Betriebsvertrages vom 18. Juni 1910 übernommen hatten.[1]) Damit war bis zu diesem Termin sämtliches auf der BT diensttuendes Personal, mit Ausnahme der mit den Sekretariatsgeschäften Betrauten, nach Massgabe der im Besoldungsgesetz für die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen vom 23. Juni 1910 enthaltenen Gehaltsordnung entlöhnt. Allerdings kam die direkte gesetzliche Entlöhnung des Personals durch die BT nur in Frage für den Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst, und zwar für Bahningenieur, Bahnmeister und das übrige Personal, ferner für das Personal des Stationsdienstes. Für die Kosten des fahrenden Personals, d. h. für den Zugs-, Fahr- und Visiteurdienst, einschliesslich Uniformierung, Hülfs- und Krankenkassebeiträge wurden für jeden vom Personal auf den Linien der BT geleisteten Kilometer folgende Sätze berechnet:

29 Cts. für ein Lokomotivpersonal (Führer und Heizer)
10 Cts. für einen Zugführer
8 Cts. für einen Kondukteur
7 Cts. für einen Bremser.

Die Entschädigung für das fahrende Personal nach effektiver Zugsleistung ist darauf zurückzuführen, das dieses nicht ganztägig auf Strecken der BT Dienst versah, sondern der ganze Zugsbetrieb eine Gemeinschaft SBB-BT bildete.

Durch diese enge betriebliche Verbindung mit den Bundesbahnen wurde die BT naturgemäss bis zur Aufnahme des Eigenbetriebes durch alle gesetzlichen Erlasse getroffen, die der Bundesrat nach Ausbruch des Krieges zur Anpassung der Besoldungspolitik an die veränderten Verhältnisse herausgab. Um die Ausgaben der Bundesbahnen mit dem starken Rückgang der Verkehrseinnahmen wieder ins Gleichgewicht zu bringen, wurden durch Bundesbeschluss vom 11. September 1914 die unter normalen Verhältnissen auf den 1. April 1915 fällig gewordenen automatischen Gehaltserhöhungen für das

1) Vergl. dazu die Ausführungen auf Seite 143 ff.

Betriebspersonal sistiert. Das starke Steigen der Preise des notwendigsten Lebensunterhaltes wirkte sich vorerst in der hälftigen Rückgängigmachung dieser Massnahme aus, auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 13. Juni 1915. In der Folge beschlossen aber die massgebenden Instanzen der Bundesverwaltung, vom 1. Januar 1916 ab wieder die vollen Gehalte, wie sie sich nach der reglementsgemäss auf 1. April 1915 fälligen Erhöhung gestellt haben würden, auszubezahlen.[1])

Neben dieser Personalausgabenvermehrung traf der Beschluss der kompetenten eidgenössischen Instanzen betreffend die Teuerungszulagen mittelbar auch die Verwaltung der BT. Durch Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1916 wurde für den Rest des Jahres die Auszahlung von drei Vierteilen der gewährten Zuschüsse, für das Jahr 1917 ihre volle Auszahlung verfügt.

Nach dem Uebergang zum eigenen Betrieb am 1. Mai 1917 erfolgte die Anpassung an die durch den Krieg veränderten Verhältnisse nicht mehr durch gesetzliche Erlasse des Bundes, sondern durch einseitige Verfügungen der Verwaltungsorgane der BT. Ein im Juni gefasster erster bezüglicher Beschluss des Verwaltungsrates bewilligte dem Personal Teuerungszulagen in abgestuften Beträgen bis zu Fr. 300.— für Verheiratete und bis Fr. 150.— für Ledige, ferner eine Kinderzulage von Fr. 60.— pro Kind. Auf diesen Beschluss wurde im November infolge der weiteren Erhöhung der Preise der notwendigen Lebensmittel, welche mit dem Winter eintrat, im Sinne einer Erhöhung zurückgekommen. Es wurden, unter wesentlicher Ausdehnung der zum Bezuge der Zulagen berechtigten Grenzen, Beträge bis zu Fr. 350. – für Verheiratete und bis zu Fr. 200.— für Ledige bewilligt, unter Gleichbelassung der früheren Kinderzulage. Des fernern wurde die Direktion von Seiten der Direktionskommission ermächtigt, besonders niedrige Gehalte und Löhne ausserordentlicherweise zu erhöhen und einzelne Unebenheiten in den Besoldungen gewisser Funktionäre, die im Vergleich zu denjenigen von Berufskollegen anderer Bahnunternehmungen bestanden, auszugleichen.

Die dem Personal der SBB durch Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1917 zugestandenen Zulagen für das Jahr 1918, im Betrage von 15% des auf Ende 1917 bezogenen Gehaltes oder Lohnes, veranlassten das Personal der BT zur Stellung eines Gesuches, die für das Jahr 1917 bewilligten Teuerungszulagen auch für das Jahr 1918 und zwar in wesentlich erhöhtem Masse, zu verabfolgen. Angesichts der neuerdings beträchtlich gestiegenen Preise der notwendigen Bedarfsartikel musste diesem grundsätzlich entsprochen werden, wenn auch die prekäre finanzielle Lage des Unternehmens hinsichtlich des Masses des Entgegenkommens Zurückhaltung gebot. Es wurde diesmal allen Bahnangestellten ein Grundbesoldungszuschuss von Fr. 400.—, ferner je nach

[1]) Bundesratsbeschluss vom 2. November 1915.

Besoldung und Zivilstand eine Familienzulage bis Fr. 300.— und eine Kinderzulage bis Fr. 100.— zugesichert.

Im Hinblick auf die entsprechenden Massnahmen des Bundes für seine Angestellten wurden auch von der BT reichlich bemessene Nachteuerungszulagen bewilligt, die sich in ihrer Höhe nur aus den herrschenden politischen Verhältnissen erklären.[1]) Die für das Jahr 1918 beschlossenen Teuerungszulagen wurden für das 2. Halbjahr dahin aufgebessert, dass die Grundzulage auf Fr. 800.— erhöht und die an die Ausrichtung der Familien- und Kinderzulagen geknüpften einschränkenden Bedingungen fallen gelassen wurden.

Währenddem die SBB die Anpassung der Besoldungen an die veränderten Lebenskosten auch für die Jahre 1919 und 1920 durch Regulierung der Teuerungszulagen und nicht durch Revision der gesetzlichen Gehälter und reglementarischen Löhne suchte, entschied sich die Verwaltung der BT auf 1. Mai 1919 für einen Abbau der ausserordentlichen Zuschüsse und für die Inkraftsetzung neuer Gehalts- und Lohnordnungen. Diese Absicht liess sich aus verschiedenen Gründen, vor allem wegen der exorbitanten Ansprüche des Personals und wegen Differenzen inbezug auf die Zweckmässigkeit beider Möglichkeiten zwischen der Direktionskommission und der Eisenbahnkommission des st. gallischen Regierungsrates, nicht auf den beabsichtigten Termin verwirklichen. Damit musste für das Jahr 1919 die BT neuerdings Teuerungszulagen dekretieren und zwar in Form der weit höheren Sätze von Fr. 1300.— (Fr. 1400.— bei einem Gehalt von Fr. 3000.— und darüber) Grundzulage, Fr. 300.— Familienzulage und Fr. 120.— Kinderzulage. Eine Neuerung der Besoldung im Sinne des vorliegenden Entwurfes zu einer neuen Gehaltsordnung wurde für die zu befördernden und die neueintretenden Angestellten verfügt, indem diese nicht mehr in das Teuerungszulagensystem aufgenommen wurden. Für die Arbeiter erfolgte die Umwandlung der Bezüge fast vollständig in erhöhte Taglöhne.

Die unbedenkliche Gewährung zahlreicher weiterer Zulagen an das Bundespersonal hatte das BT-Personal mit der getroffenen Neuregelung der Gehalte und Teuerungszulagen nicht befriedigt. Da die diesbezüglich an die Verwaltung gerichteten neuen Forderungen von dieser in Anbetracht der katastrophalen finanziellen Verhältnisse der Unternehmung aufs entschiedenste zurückgewiesen werden mussten, rief das Personal in der Frage der Verabfolgung weiterer Teuerungszulagen die Vermittlung des Eisenbahndepartementes an. Währenddem man sich auf einer unter Leitung des Vorstehers des Departementes am 5. Dezember 1919 stattgefundenen Konferenz nicht einigen konnte, stimmte nachträglich der st. gallische Regierungsrat auf Grund nochmaliger Erwägung der Sachlage dem Vorschlage des Personals zu, es sei den Verheirateten eine weitere Teuerungszulage von Fr. 400.—, den Ledigen eine solche von Fr. 300.— auszurichten. Hinsichtlich der neuen Gehaltsordnung wurden dafür ganz bestimmte Bedingungen aufgestellt, deren Wirkung aller-

1) Vgl. Fischer: Die Personenfahrpreise der SBB 1914—1920, S. 62.

dings dadurch illusorisch wurde, als die fortgesetzten Verhandlungen mit dem Personal nur auf Grund weiterer Konzessionen von Seiten der BT-Verwaltung zu einem befriedigenden Abschluss gebracht werden konnten. Zur Anpassung der Löhne der in grösseren Ortschaften domizilierten Angestellten und Arbeiter der Bahn an den höheren Stand der Lebenshaltungskosten wurden für das Jahr 1920 dem verheirateten Personal noch Wohnungszulagen ausgerichtet, die sich für St. Gallen auf Fr. 300.—, für Herisau auf Fr. 200.— und für Romanshorn auf Fr. 150.— beliefen.[1])

Da die allgemeine Preisgestaltung sich im Jahre 1921 günstiger entwickelte und mit allen Mitteln auf die Besserung der Betriebsergebnisse gedrungen werden musste, wurden die Wohnungszulagen für dieses Jahr nicht mehr gewährt. Hingegen wurde eine Summe zur Verfügung gestellt, um in schwierigeren Fällen individuell bemessene Unterstützungen zu gewähren.

Der fortgeschrittene Preisabbau einerseits und die immer noch gespannte finanzielle Lage unseres Unternehmens anderseits wirkten sich auf den 1. Januar erstmals in einem Lohnabbau im Ausmasse von ca. 8% aus. Dieser wurde allerdings auf Ende des Jahres dadurch etwas gemildert, als dem gesamten Personal angesichts des befriedigenden Betriebsergebnisses und unter Berücksichtigung des Umstandes, dass sich die Lebenskosten innert Jahresfrist wieder merklich erhöht hatten, eine ausserordentliche Zuwendung in der Höhe von ¼ eines Monatsbezuges verabfolgt wurde. Ende 1924 reichte das Personal ein Gesuch ein, es möchte ein angemessener Teil des pro 1924 in Kraft gewesenen Lohnabbaues nachbezahlt werden und ferner sollte die Lohnreduktion für das Jahr 1925 schon zum Voraus ganz sistiert werden. Da die Berücksichtigung dieser Begehren sich in einer jährlichen Mehrausgabe von zirka Fr. 85 000.— ausgewirkt hätte, musste die Verwaltung der BT unter allen Umständen an dem einmal beschlossenen Lohnabbau festhalten. Um aber der im Jahre 1924 etwas verschärften Teuerung der Lebenshaltung Rechnung zu tragen, wurde unter Berücksichtigung des vorausgehenden annehmbaren Jahresabschluss beschlossen, dem gesamten Personal die gleiche, in den Vorjahren gewährte ausserordentliche Zuwendung zukommen zu lassen. Dieses Zuschussystem konnte auf die Dauer nicht befriedigen und es wurde deshalb im Jahre 1931 eine neue Gehalts- und Lohnordnung, einschliesslich eines neuen Reglementes über die Entschädigungen bei Dienstreisen und Versetzungen aufgestellt, die eine kleine Ermässigung des im Jahre 1923 auf den Ansätzen von 1920 durchgeführten Lohnabbaues mit sich brachten.

---

1) Wie gross dieses Entgegenkommen dem Personal gegenüber in der Frage der Besoldungen war, erhellt aus der Tatsache, dass nur für das Jahr 1920 allein die Einführung der neuen Gehalte und Löhne für das eigene Personal, verbunden mit einer reglementarischen, periodische Gehaltserhöhung für die Angestellten, die BT rund Fr. 200 000.— kostete, wozu noch fast Fr. 100 000.— kamen für Mehraufwendungen zu Gunsten der Kassen des Personals an ordentlichen und ausserordentlichen Einlagen.

Die in den folgenden Jahren sich andauernd verschlechternden Betriebsergebnisse zwangen die Verwaltung der BT mit Rücksicht auf die ungünstige Finanzlage und in Anpassung an die wesentlich gesunkenen Kosten der Lebenshaltung, mit Wirkung ab 1. Juli 1933 einen Abbau der Besoldungen von durchschnittlich 6½% durchzuführen.[1]) Um eine weitere Einschränkung der Betriebsausgaben im Betrage von rund Fr. 40 000.— zu erreichen, wurde ab 1. Juli 1936 ein zweiter Abbau der Gehälter und Löhne im Ausmasse von rund 4% vorgenommen. Dieser letzte Abbau erfasste im Gegensatz zu demjenigen des Jahres 1933 auch die Nebenbezüge mit durchschnittlich 10% und die Leistungen für die Pensions- und Hülfskasse in der Weise, dass Einzahlungen in Zukunft nur noch auf Grund der reduzierten effektiven Bezüge erfolgten.

Verheiratete Funktionäre mit Familien, deren Angehörige keinen Nebenverdienst hatten, und deren Belöhnung weniger als Fr. 3000.— betrug, wurden in beiden Fällen von der Reduktion nicht erfasst. Darüber hinaus wurde die Direktion ermächtigt, in Fällen besonders drückender sozialer Verhältnisse die Reduktion angemessen zu vermindern.[2])

In Anbetracht des Ende 1937 um rund Fr. 100 000.— besseren Betriebsergebnisses gegenüber dem Vorjahre und mit Rücksicht auf die Erhöhung der Lebenshaltungskosten wurde mit Wirkung ab 1. Januar 1938 der Lohnabbau II auf die Hälfte reduziert. Es darf dies wohl dahin gewertet werden, dass die Verwaltung der BT im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten bestrebt ist, dem Personal so weit wie möglich entgegenzukommen.

Bei einer Gesamtbetrachtung der Lohnverhältnisse des Personals der BT kommt man zum Schlusse, dass die Ansätze sehr nahe an diejenigen gleicher Kategorien der SBB herankommen. Als Unterschied ist am ehesten noch eine schärfere Differenzierung nach den Anforderungen, die an jede einzelne Personalgruppe gestellt werden, zu erkennen.

3. Die Pensions- und Hülfskasse

Die weitaus wichtigste Wohlfahrtseinrichtung der BT ist die Pensions- und Hülfskasse, die bestimmte Leistungen gewährt für den Fall der Invalidität, der Krankheit, des Todes, der unverschuldeten Entlassung und des Alters. Sie gliedert sich in zwei selbständige Kassen mit besonderem

1) Erstmals konnte hier zwischen Verwaltung und Personal keine Verständigung erzielt werden, sodass sich letzteres veranlasst sah, durch das Gewerkschaftsamt des schweizerischen Eisenbahnerverbandes die diesbezügliche Intervention der st. gallischen Regierung nachzusuchen. Diese stellte sich ebenfalls auf den Standpunkt der Unvermeidbarkeit eines der Senkung des Preisindexes einigermassen folgenden Lohnabbaues und schützte damit die getroffene Massnahme der BT-Verwaltung.

2) Im ersten Lohnabbau war diese Ermächtigung ausdrücklich auf Jahresbezüge von Fr. 3000.— bis Fr. 4000.— beschränkt worden.

Rechnungswesen, nämlich in eine solche für die ständigen Angestellten und eine solche der Arbeiter.

A. Die Pensions- und Hülfskasse für die ständigen Angestellten

Der Beitritt zur P und HK ist für das vertraglich angestellte Personal obligatorisch, sofern der Angestellte sich bei Aufnahme über einen vollkommen guten Gesundheitszustand ausweist und das 35. Altersjahr nicht überschritten hat. Allerdings kann die Direktionskommission ausnahmsweise Angestellten, die älter sind als 35 Jahre den Beitritt zur P und HK gestatten, falls sie die Einzahlungen, welche von ihnen beim frühern Eintritt vom 35. Jahre an bis zum Eintrittsalter hätten geleistet werden müssen, nachholen. In einem solchen Fall hat die Verwaltung eine gleich grosse Nachzahlung an die Kasse zu leisten.

Der anrechenbare und beitragspflichtige Jahresverdienst umfasst das Gehalt bis zu einem Maximum von Fr. 15 000.— unter Ausschluss von Nebenbezügen jeder Art. Eine Ausnahme von der grundsätzlichen Uebereinstimmung des anrechenbaren Jahresverdienstes mit dem tatsächlichen jährlichen Gehalt tritt ein im Falle einer, nicht als Folge teilweiser Invalidität eingetretenen Gehaltsreduktion. Ein davon betroffenes Mitglied kann mit der früher angerechneten Besoldung Mitglied der P und HK bleiben, falls es die Beträge entrichtet, welche seiner frühern Besoldung entsprechen. In diesem Falle wird auch die Bahngesellschaft ihre Einlagen auf gleicher Grundlage leisten.

Im Falle einer allgemeinen Reduktion der Gehälter oder bei Aufstellung einer neuen Gehaltsordnung tritt aber in jedem Falle eine Anpassung der für die Versicherung anrechenbaren Besoldung an das effektive Gehalt ein. Eine Kumulierung von Haftpflichtansprüchen an die P und HK mit solchen an die Militärversicherung oder die Kranken- und Unfallversicherung wird verhindert, indem in solchen Fällen die von Seiten der P und HK vorgesehenen Leistungen reduziert werden oder ganz dahinfallen. Wenn jedoch ein Anspruchsberechtigter eine höhere Leistung erhalten würde, als die gleichartige Leistung der Militärversicherung oder der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt, zuzüglich der allfälligen Leistung gemäss dem Zuschussreglement[1]), so wird die Differenz jeweilen ausgerichtet.

Das Ausscheiden aus dem Dienst der BT zieht naturgemäss den Austritt aus der Kasse nach sich. Entstehen aus diesem Falle keine Versicherungsleistungen, so werden dem austretenden Kassenmitglied oder seinen Erben als Abgangsentschädigung unter allen Titeln die eigenen Einlagen ohne Zins und ohne Abzug allenfalls erhaltener Unterstützungen zurückerstattet.

Tritt ein ausgetretenes Mitglied wieder in den Dienst der BT, und eignet es sich vermöge seines Gesundheitszustandes zur Wiederaufnahme in die

1) Siehe unter 4.: Die Unfallversicherung, S. 102 ff.

P und HK, so hat es kein Eintrittsgeld zu entrichten, dagegen den Betrag der seinerzeit erhaltenen Abgangsentschädigung samt Zins zu 4% zurückzuerstatten. Bei der Berechnung der Unterstützung solcher Mitglieder wird die Anzahl der Dienstjahre um die Dauer der Unterbrechung dann nicht gekürzt, wenn für die unterbrochene Dienstzeit sowohl die Mitgliederbeiträge als auch die reglementarischen Einlagen der Verwaltung samt Zins zu 4% von jenen allein nachbezahlt werden.

Bei Versetzung eines Versicherten in das provisorische Anstellungsverhältnis bleiben dessen Pflichten und Ansprüche unverändert gewahrt.

Die Einnahmen der P und HK, die »nach den Gesetzen der Versicherungstechnik genügen sollen, um die in Aussicht gestellten Leistungen der Kasse zu bestreiten«[1]) bestehen aus:

a) Den Eintrittsgeldern der Mitglieder:
Dabei haben Mitglieder, die vor dem zurückgelegten 25. Altersjahr in die Kasse eintreten ein Eintrittsgeld von 3%, solche die im Zeitpunkt ihres Eintritts älter sind, ein solches von 5% des anrechenbaren Jahresverdienstes zu entrichten.

b) Den regelmässigen Beiträgen der Mitglieder:
Diese betragen in monatlich gleichen Raten entrichtet, 5¼% des anrechenbaren Jahresverdienstes für das Lokomotivpersonal und 5% für das übrige Personal. Eine Befreiung von der Leistung des ordentlichen Jahresbeitrages ist während der Zeit vorgesehen, für welche den Mitgliedern seitens der P und HK die Entschädigung für Gehaltsausfall wegen vorübergehender Arbeitsunfähigkeit zukommt.

c) Den Gehaltserhöhungsbetreffnissen:
Von jeder Erhöhung des anrechenbaren Jahresverdienstes haben die Mitglieder der Kasse vier Monatsbetreffnisse abzutreten, welche in vier gleichen Monatsraten vom Gehalte in Abzug gebracht werden.

d) Den Beiträgen der Bahngesellschaft:
Die Bahngesellschaft, welche überdies zur teilweisen Entlastung der P und HK die Prämien für Betriebsunfälle gemäss dem Bundesgesetz über Kranken- und Unfallversicherung zu entrichten hat, leistet an die Kasse direkt:

1. Einen ordentlichen Jahresbeitrag von 6¾% des für das betreffende Mitglied anrechenbaren Jahresverdienstes beim Lokomotivpersonal und 6½% beim übrigen Personal.
2. Eine Einlage von vier Monatsbetreffnissen von jeder Erhöhung des anrechenbaren Gehaltes.
3. Einen Beitrag, der gleich ist dem von den neu eintretenden Mitgliedern zu entrichtenden Eintrittsgeld.
4. Den Ersatz der im Krankheitsfalle ausfallenden ordentlichen Mitgliederbeiträge.

---

[1]) Bundesgesetz betreffend die Hulfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften vom 28. Juni 1889, Art. 2, II.

5. Weitere besondere Einlagen, welche gemäss der jeweiligen bestehenden Bundesgesetzgebung über die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften notwendig werden könnten.

Entwicklung der Einnahmen der P und HK der BT

Jahr	Versicherte Angestellte	Unterstützte Mitglieder	Vermögensbestand am Anfang des Jahres	Einnahmen im Betriebsjahr			
				Beiträge der Mitglieder	Beiträge der Bahnverwalt'g	Sonstige Einnahmen	Total
1917	85	—	—	12 031	14 672	56 783[1])	83 486
1918	100	5	83 405	16 276	21 257	8 881[2])	46 405
1919	116	1	126 802	27 251	51 837	15 921[3])	95 009
1920	153	3	220 834	73 070	144 784	18 613	236 467
1921	166	3	450 965	56 315	81 736	32 245	170 296
1922	171	2	609 097	53 562	71 165	43 182	166 909
1923	181	—	767 365	46 321	66 123	40 887	153 331
1924	176	2	918 732	47 177	58 634	52 107	157 918
1925	176	2	1 065 043	52 649	65 804	60 263	178 716
1926	172	2	1 238 065	51 695	64 858	70 977	187 530
1927	171	2	1 411 560	51 140	64 409	76 459	192 008
1928	171	2	1 595 436	50 600	64 492	84 356	199 448
1929	171	3	1 781 278	54 220	68 402	74 187	196 809
1930[4])	172	2	1 966 471	53 296	67 167	119 950	240 413
1931	172	2	2 190 742	55 788	69 206	111 528	236 522
1932	166	7	2 420 590	55 630	70 394	126 039	252 063
1933	167	8	2 622 222	49 974	64 546	145 305	259 825
1934	165	9	2 846 955	46 444	60 430	126 316	233 190
1935	163	13	3 044 109	45 538	59 386	138 273	243 197
1936	159	16	3 248 777	42 619	55 465	161 249	259 333
1937	155	20	3 447 811	40 601	52 604	149 087	242 292
1938	156	20	3 550 950	47 251	52 284	265 435	364 970

Zu diesen Beiträgen der Versicherten und der Bahngesellschaft kommen noch die Zinsen des Kassavermögens, der Erlös aus Fundgegenständen, dem Personal auferlegte Bussen und schliesslich allfällige Geschenke und Legate.

Der Mitglieder- und der Vermögensbestand, sowie die Tätigkeit und Wirksamkeit der P und HK der BT sind aus der schweizerischen Eisenbahnstatistik ersichtlich. Aus der bereits erwähnten Besonderheit, dass bis zum 1. Mai 1917 der Betrieb der Bahn auf Grund eines Betriebsvertrages durch die SBB besorgt wurde, ergibt sich, dass die BT bis zu diesem Zeitpunkt keine selbständige P und HK besass. Die vorstehende Tabelle über die Entwicklung der Einnahmen der P und HK der BT beginnt deshalb erst mit dem Jahre 1917. Inbezug auf die Leistungen

der P und HK, die bei den erwähnten Ansprüchen an die Versicherten dem Versicherungszweck entsprechen sollen[1]), wollen wir uns darauf beschränken, die finanziell wichtigsten aufzuführen. Die bedeutendsten Leistungen erfolgen in Form von Pensionen, das heisst in Beträgen, die bei Dienstunfähigkeit, Alter oder unverschuldeten Zufällen von Seiten der P und HK an das Personal bis zu seinem Tode und nachher an die Witwe und Kinder nach Massgabe der Statuten zu zahlen sind.

Mitglieder, welche mindestens fünf volle Dienstjahre zurückgelegt haben und infolge Krankheit oder vorgerücktem Alter für ihren bisherigen Dienst dauernd arbeitsunfähig geworden sind und aus diesem Grunde von der wählenden Stelle in den Ruhestand versetzt werden, haben das Recht auf lebenslängliche Pensionierung.

Versicherte, die 40 Dienstjahre zurückgelegt haben, oder 64 Jahre alt sind, können ohne Rücksicht auf ihren Gesundheitszustand zurücktreten, ebenso hat unter denselben Voraussetzungen die Verwaltung das Recht, ohne weiteres die Pensionierung zu verfügen. Die Versicherten beziehen in diesem Falle die ihrem Dienstalter entsprechende Pension, die durch nachstehende (unvollständige) Skala festgesetzt wird:

Zahl der bei Beginn der Pensionsberechtigung voll zurückgelegten Dienstjahre:	Zahl der Gehaltsprozente, welche als jährliche Pension lebenslänglich ausgerichtet werden:
5	36
10	41
15	46
20	52,5
25	60
30 und mehr	70 (Maximum)

1) Leg. cit. Art. 2, I.

Anmerkungen zu Seite 97:

1) Fr. 54 998.— aus der P und HK der SBB als Beitragsreserve für übergetretenes SBB-Personal.
2) Fr. 3 929.— aus der P und HK der SBB als Beitragsreserve für übergetretenes SBB-Personal.
3) Fr. 8 459.— aus der P und HK der SBB als Beitragsreserve für übergetretenes SBB-Personal.
4) Für diejenigen Angestellten, welche wegen Ueberschreitung des 35. Altersjahrs oder gesundheitshalber nicht Mitglieder der P und HK werden können, sind dessen ungeachtet die oben erwähnten Beiträge seitens der Angestellten und seitens der Bahn ebenfalls an die P und HK zu entrichten.
Diese Einlagen werden von der P und HK zu 4% jährlich verzinst und den betreffenden Angestellten samt den verfallenen Zinsen gutgeschrieben.
Im Falle eines weder durch den Tod noch durch Invalidität verursachten Dienstaustritts werden solchen Mitgliedern nur die von ihnen selbst einbezahlten Beträge samt Zins zurückerstattet. Mitglieder, die das fünfte Dienstjahr zurückgelegt haben und ohne eigenes Verschulden ihre Stelle verlieren und Mitglieder, die wegen Invalidität oder nach zurückgelegtem 60. Altersjahr aus dem Dienst der BT austreten, haben Anspruch auf die eigenen und die von der Verwaltung gemachten Einlagen samt Zins.
Diese von nicht Vollversicherten gemachten Spareinlagen, ebenso wie die von Seiten der Bahngesellschaft gegebenen Beiträge sind von 1930 an in der Eisenbahnstatistik mit den analogen Betreffnissen der P und HK zusammengenommen worden.

Da das Lokomotivpersonal einem stärkeren Kraftverbrauch unterliegt als das übrige Personal, zählt für jenes für die Berechnung der Prozente jedes voll zurückgelegte Dienstjahr als ein und ein Achtel Jahr.

Die Witwe eines Mitgliedes hat Anspruch auf eine Witwenpension im Betrage von 50% der durch die obige Skala festgesetzten Pension, mindestens aber im Betrage von 25% des anrechenbaren Jahresverdienstes des Mitgliedes. Bei einer Wiederverheiratung der pensionierten Witwe wird ihr Pensionsanspruch mit einer Ausrichtung des dreifachen Betrages ihrer Jahrespension gelöscht.

Jedes eheliche Kind eines Mitgliedes, welches das 18. Altersjahr noch nicht überschritten hat und welches infolge Todes seines Vaters Waise geworden ist, hat Anspruch auf eine jährliche Waisenpension von 10% des anrechenbaren Jahresverdienstes des Mitgliedes. Unter diesen Voraussetzungen hat auch die Waise eines Pensionierten Anspruch auf Pensionierung, sofern die Geburt vor dem Eintritt der Dienstuntauglichkeit des Pensionierten oder innerhalb 300 Tagen, vom Tage des Eintritts der Dienstuntauglichkeit an gerechnet, erfolgt. Das Erlöschen der Witwenpension infolge Wiederverheiratung der Witwe hat auf Bestand und Höhe der Waisenpension keinen Einfluss.

Neben den Pensionen leistet die P und HK der BT auch Entschädigungen für Gehaltsausfall, wenn die vier Monate, während welchen in Krankheitsfällen das Gehalt zu Lasten der allgemeinen Rechnung ausbezahlt wird, verstrichen sind, und wenn die Krankheit weiter andauert. In solchen Fällen zahlt die P und HK für die folgenden zwei Monate 75% des ausfallenden, anrechenbaren Monatsgehaltes. Dauert die Arbeitsunfähigkeit länger als 6 Monate, so werden vom 7. Monate an auf die Dauer von höchstens 6 weitern Monaten noch 50% des ausfallenden, anrechenbaren Monatsgehaltes ausgerichtet. Zieht sich die ununterbrochene Arbeitsunfähigkeit auf eine längere Zeit als 12 Monate hin, so wird das kranke Mitglied entweder pensioniert, oder, wenn es während der ersten 5 Dienstjahre dienstuntauglich geworden ist, mit folgenden Prozentualbeträgen des anrechenbaren Jahresverdienstes abgefunden:

50% im ersten angetretenen Dienstjahre
75% im zweiten angetretenen Dienstjahre
100% im dritten angetretenen Dienstjahre
125% im vierten angetretenen Dienstjahre
150% im fünften angetretenen Dienstjahre

Daneben sehen die Statuten der P und HK der BT eine, je nach Anzahl der zurückgelegten Dienstjahre gesteigerte, einmalige Abfindung vor für Mitglieder, die nach Zurücklegung von fünf Dienstjahren ohne eigenes Verschulden entlassen werden müssen.

Neben diesen Leistungen, die noch durch einmalige Abfindungen an Witwen und Waisen solcher Mitglieder, welche während der ersten fünf Dienstjahre gestorben oder dienstunfähig geworden sind, ergänzt werden, bezahlt die P und HK beim Tode eines Mitgliedes oder Pensionierten einen Betrag von Fr. 100.— als Sterbegeld.

Entwicklung der Ausgaben der P und HK der BT

Jahr	Ausgaben im Betriebsjahr				Vermögensbestand am Ende des Jahres	Vermögen per Mitglied
	Unterstützungen und Pensionen	Abgangsentschädigung an ausgetretene Mitgl.	Sonstige Ausgaben	Total		
1917	—	81	—	81	83 405	981
1918	2 438	554	16	3 008	126 802	1 268
1919	896	66	15	977	220 834	1 904
1920	1 761	4 553	22	6 336	450 965	2 947
1921	2 631	9 484	49	12 164	609 097	3 669
1922	1 003	7 555	83	8 641	767 365	4 488
1923	—	1 262	702	1 964	918 732	5 076
1924	1 242	10 293	72	11 607	1 065 044	6 051
1925	538	5 084	72	5 694	1 238 065	7 034
1926	3 290	10 715	30	14 035	1 411 560	8 207
1927	5 005	3 097	30	8 132	1 595 436	9 330
1928	8 709	4 082	815	13 606	1 781 278	10 417
1929	8 338	3 278	—	11 616	1 966 471	11 500
1930	12 347	3 706	89	16 142	2 190 742	12 737
1931	6 624	—	50	6 674	2 420 590	14 073
1932	39 428	10 535	469	50 432	2 622 221	15 797
1933	29 225	—	5 867	35 092	2 846 955	17 048
1934	30 589	4 785	662	36 036	3 044 109	18 449
1935	37 450	604	475	38 529	3 248 777	19 931
1936	56 340	—	3 959	60 299	3 447 811	21 684
1937	59 465	76 431	3 257	139 153	3 550 950	22 909
1938	61 473	5 935	16 587	83 995	3 831 925	24 564

In welchem Masse die Mitglieder der P und HK von dieser wichtigsten sozialen Einrichtung der BT profitierten, geht aus der obigen Tabelle deutlich hervor. Da die absoluten Zahlen des Vermögensbestandes infolge der wechselnden Mitgliederzahl keine eindeutige Beurteilung ermöglichen, haben wir in der letzten Kolonne die Relativzahlen, bezogen auf das einzelne Kassenmitglied aufgeführt.

Die finanzielle Lage der P und HK der BT ist nun aber aus der Darstellung der effektiven Einnahmen und Ausgaben allein nicht ersichtlich, da

ihre Verbindlichkeiten gegenüber der Gesamtheit der Versicherten sich überhaupt nicht exakt ermitteln lassen. Die Schätzung dieser zukünftigen Verbindlichkeiten mit Hilfe mathematisch-statistischer Grundsätze und nach Regeln der Erfahrung ist eine rein versicherungstechnische Angelegenheit, indem die Fälligkeit der Pensionsansprüche und der Altersaufbau des Personals eine ausschlaggebende Rolle spielen. Es kann deshalb auf dieselbe in dieser Arbeit nicht weiter eingegangen werden.

Es mag an dieser Stelle die Angabe genügen, dass die zuletzt aufgestellte versicherungstechnische Bilanz auf 31. Dezember 1936[1]), — die zum Ausdruck bringt, mit welchen Mitteln man hofft, alle noch unerledigten Ansprüche befriedigen zu können, für welche bereits die Prämien erhalten wurden —, mit einem Ueberschuss der Aktiven im Betrage von Fr. 133 107. abschliesst, auf der Grundlage eines technischen Zinsfusses von 3½%.

B. Die Pensions- und Hülfskasse für die ständigen Arbeiter

Zur Gesamtheit der in unserem Eisenbahnbetrieb beschäftigten Personen, die wir unter der Bezeichnung Personal zusammenfassen, gehören neben den ständigen Angestellten auch die ständigen Arbeiter. Darum ergab sich aus der oben erwähnten Konzessionsbestimmung[2]) auch die Pflicht der BT zur Schaffung einer Kranken- und Unterstützungskasse für die Arbeiter, da sie deren Versicherung bei einer Anstalt nicht als zweckmässig erachtete.

Gleichzeitig mit dem Uebergang zum eigenen Betrieb wurde denn auch am 11. April 1917 vom Verwaltungsrat die Gründung einer Kranken- und einer Unterstützungskasse für die Arbeiter beschlossen. Die Krankenkasse unterzieht sich den an die Anerkennung des Anspruches auf Bundesbeiträge gemäss dem Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911 geknüpften Bedingungen und den in Ausführung und in Ergänzung dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften. Durch diese Erklärung gelten die Bedingungen des Gesetzes als Inhalt der Statuten der Krankenkasse für die Arbeiter der BT.

In Anbetracht des günstigen Resultates der aufgestellten versicherungstechnischen Bilanz wurde die bisherige Unterstützungskasse für die ständigen Arbeiter auf 1. Dezember 1933 zu einer Pensions- und Hülfskasse ausgebaut. Die allgemeinen Bestimmungen stimmen fast vollständig mit denjenigen der P und HK für die ständigen Angestellten überein. Die Einnahmen bestehen aus einer Einlage des für diese Versicherung in Betracht kommenden Personals im Betrage von 4% des anrechenbaren

1) Laut Hülfskassengesetz Art. 3, II muss regelmässig alle 5 Jahre und ausserordentlicherweise wenn es der Bundesrat als nötig erachtet, diesem eine solche versicherungstechnische Bilanz zur Prüfung vorgelegt werden.

2) Siehe Seite 89.

Verdienstes, aus einer solchen der Bahngesellschaft im Betrage von 6% dieses Verdienstes, ferner aus einem Anteil am Erlös aus Fundgegenständen und allfälligen andern Zuweisungen.

Die Leistungen der P und HK für Arbeiter sind gegenüber denjenigen der P und HK für Angestellte reduziert, was sich aus den niedrigeren regelmässigen Beiträgen der Mitglieder, aber auch aus der weniger starken Bindung der Arbeiter an das Unternehmen ohne weiteres ergibt.

Gegenüber der schon in der Unterstützungskasse vorgesehenen Pensionierungsmöglichkeit ergab sich eine grundlegende Verbesserung durch die Festlegung folgender neuer Pensionsskala: (in Prozenten des anrechenbaren Jahresverdienstes / unvollständig)

Nach zurückgelegtem 15. Mitgliedjahr 30%
Nach zurückgelegtem 20. Mitgliedjahr 35%
Nach zurückgelegtem 25. Mitgliedjahr 40%
Nach zurückgelegtem 30. Mitgliedjahr 50%

Trotzdem die Pensions- und Hülfskasse für die Arbeiter wohl als die sozialste Wohlfahrtseinrichtung der BT angesprochen werden darf, weil sie die wirtschaftliche Lage der gering Besoldeten im Rahmen des Möglichen zu bessern sucht, wollen wir es hier bei diesen kurzen Erörterungen bewenden lassen, weil ihre finanzielle Bedeutung für unser Unternehmen lange nicht jene der P und HK für die ständigen Angestellten erreicht.

4. Die Unfallversicherung

Die grossen, mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Gefahren für Gesundheit und Leben der Bediensteten haben schon früh der Sicherstellung des Personals gegen die wirtschaftlichen Folgen von Betriebsunfällen gerufen. Schon am 1. Juli 1875 wurde das erste Eisenbahnhaftpflichtgesetz erlassen, das durch das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post vom 28. März 1905 ersetzt wurde. In Art. 1 Absatz I wurde bestimmt:

«Wenn beim Bau oder Betrieb einer Eisenbahn oder bei Hülfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist, ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Inhaber der Eisenbahnunternehmung für den daraus entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist.»

Durch das Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911 (dazu das Ergänzungsgesetz vom 18. Juni 1915) wurden die Vorschriften des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes aufgehoben, soweit sie sich

auf die Haftpflicht dieser Unternehmungen für Unfälle gegenüber ihrem Personal bezogen. Da das ehemalige Gesetz weit höhere Leistungen vorgesehen hatte, ergab sich dadurch eine wesentliche Schlechterstellung des Personals, die für die Annahme des Gesetzes in der Volksabstimmung gefährlich werden konnte. Darum wandte sich der damalige Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes, Bundesrat Comtesse, am 22. Januar 1912 in einem Schreiben an das Personal der schweizerischen Transportanstalten, worin die Zusicherung[1]) enthalten war, dass das Personal unter dem neuen Unfallversicherungsgesetz nicht schlechter gestellt sein werde als unter dem bisherigen Haftpflichtgesetz. Die Verminderung der Vorteile lag insbesondere in der Bemessung des Krankengeldes auf 80% des Lohnes, statt wie bisher auf 100% (Art. 74), ferner in der Festsetzung einer Karenzzeit von 2 Tagen (Art. 74) und in der Senkung der früher vorgesehenen Renten (Art. 76 ff.). Dazu wurde in Art. 108 Absatz II des Gesetzes bestimmt, dass «die Prämien für Nichtbetriebsunfälle zu drei Vierteilen zu Lasten des Versicherten und zu einem Viertel zu Lasten des Bundes fallen.»

Nachdem durch Bundesbeschluss vom 30. November 1917 die Inkraftsetzung der Bundesgesetze über die Kranken- und Unfallversicherung auf den 1. April 1918 beschlossen worden war, ergab sich auch für die BT die Notwendigkeit, die Statuten der Pensions- und Hülfskasse für die ständigen Angestellten und der Unterstützungskasse für die Arbeiter, denselben anzupassen.

Insbesondere aber wurde unser Unternehmen vor die Frage gestellt, ob es gewillt war, die aus der Inkraftsetzung des neuen Gesetzes sich ergebenden Nachteile im Sinne der «Promesse Comtesse» auszugleichen. Durch ein besonderes Zuschussreglement vom 8. Juni 1918 wurde analog der Regelung bei den SBB bei Betriebsunfällen die Gleichstellung des Personals mit der früheren Haftpflicht gesichert durch die Unbernahme des gegenüber den Leistungen der Versicherung sich ergebenden Unterschiedes zu Lasten der Bahn.

Während die SBB die durch Art. 108 Absatz II dem versicherten Personal auferlegten drei Vierteile der Prämien für Nichtbetriebsunfälle voll übernahmen, wurde bei der BT eine hälftige Teilung des Prämienanteils zwischen Personal und Verwaltung bestimmt.

Im Vorausgehenden haben wir die sozialen Leistungen und Aufgaben der BT gegenüber ihrem Personal in grossen Zügen geschildert. Daran reihen sich noch weitgehende Vergünstigungen durch die Gewährung freier Fahrt und von Fahrten zu ermässigter Taxe, ferner durch die unentgeltliche Abgabe von Dienstkleidern.

1) Diese Zusicherung hat in der Eisenbahnliteratur unter dem Namen «Promesse Comtesse» Eingang gefunden.

Eine Beurteilung dieser Wohlfahrtseinrichtungen muss dabei stets davon ausgehen, dass wir es bei unserem Unternehmen trotz des teilweise öffentlichen Charakters mit einem Privatbetrieb zu tun haben. Es hat sich aber in der öffentlichen Meinung die Auffassung herausgebildet, wonach eine vorbildliche Ausgestaltung der Arbeitsbedingungen und insbesondere der sozialpolitischen Massnahmen, wie man sie von einem Staatsbetrieb erwartet, für die Eisenbahnen ganz allgemein als eine Selbstverständlichkeit betrachtet wird. Diese starke Vermischung der Personalwirtschaft der Eisenbahnen mit sozialpolitischen Zielen schliesst allerdings die Gefahr einer unrationellen Wirtschaft in sich, wie sie jedem öffentlichen Betriebe anhaftet, eine Gefahr, die durch die heutige Durchsetzung der Wirtschaft mit politischen Ideen noch vergrössert wird. Wiewohl durch diese Auffassung die Eisenbahnunternehmungen oft gehemmt wurden, alle jene Kräfte zu entwickeln, die in der heutigen Tauschwirtschaft zu erhöhter Produktivität führen, wurde doch dadurch erst jene schicksalmässige Verbundenheit des Personals mit dem Unternehmen geschaffen, die eine wesentliche Voraussetzung bildet für die Sicherheit des Betriebes und damit für die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses. Damit bewahrheitet sich aber für die privaten Eisenbahnen im Allgemeinen die Voraussage Rathenau's, dass nämlich dem Wesen der Unternehmung nicht die Verstärkung des privatwirtschaftlichen Gedankens beschieden sein wird, sondern die bewusste Einordnung in die Wirtschaft der Gesamtheit, die Durchdringung mit dem Geiste der Gemeinverantwortlichkeit und des Staatswohls.»[1])

---

1) Rathenau: Vom Aktienwesen, S. 62.

III. KAPITEL

Die Verkehrsverhältnisse

A. Die Tarifpolitik der BT.

1. Allgemeines

Eine zweckentsprechende Tarifpolitik einer volkswirtschaftlich bedeutenden Eisenbahnunternehmung basiert heute auf der Synthese zwischen zwei Grundsätzen: Wegleitendes Prinzip und höchstes Ziel ist die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses im Sinne eines gemeinnützigen, auf das Gesamtwohl von Staat, Volk und Wirtschaft ausgerichteten Dienstes. In dieser dem privatkapitalistischen Interesse widersprechenden Hintanstellung der Gewinnabsicht fusst auch das Recht der Eisenbahn, als öffentliches Verkehrsmittel anerkannt und beurteilt zu werden und die Pflicht der Allgemeinheit, die aus dieser Stellung entspringenden Lasten zu übernehmen. Eine solche, nach gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten betriebene Tarifgebarung muss aber mit den Anforderungen des Betriebes in Einklang gebracht werden, um den volkswirtschaftlichen Höchstnutzen zu ergeben. Dieser zweite Grundsatz erstreckt sich auf die Forderung, dass die Preisbildung für die angebotenen Leistungen die volle Befriedigung der Ausgabebedürfnisse für die Betriebsführung, die Verzinsung und Tilgung der Anlagekapitalien und die Erneuerung und Weiterentwicklung der Anlagen u. s. w. berücksichtigt. Die in dieser rein betriebswirtschaftlichen Grundbestimmung zum Ausdruck kommende Betonung kaufmännischer Grundsätze vereinigt sich aber nur schwer mit der geforderten Wahrung der Allgemeininteressen. Es erscheint schon an dieser Stelle zweifelhaft, ob eine echte Synthese beider Erfordernisse möglich sein wird.

Tatsächlich muss ein in kaufmännischem Sinne geführter Betrieb im Endzweck seiner Geschäftsgebarung auf Gewinnerzielung abgestellt sein, um nicht des einzig richtiggebenden Masstabes verlustig zu gehen. Es bleibt vielleicht eine unbeantwortete Frage, ob nicht zahlreiche Vernachlässigungen in der Anwendung solch primitiver betriebswirtschaftlicher Grundsätze bei

Verkehrsbetrieben den Hauptgrund legten für die heutige «Strukturkrise». Auf alle Fälle aber gibt uns auch im Eisenbahnwesen nur die Beobachtung betriebswirtschaftlicher Methoden jene Grundlage, die sowohl eine vernünftige Betriebsführung, als auch die gesamtwirtschaftliche Planung und Regelung, d. h. eben die volkswirtschaftlichen Interessen erfordern.[1]) Daher wird auch die heutige «Sanierungsperiode» im Verkehrswesen nur dann auf die Dauer von Erfolg begleitet sein, wenn neben volkswirtschaftlichen auch betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte in den Vordergrund gerückt werden.

Eine objektive Betrachtung der heutigen Eisenbahnwirtschaft lässt keine Zweifel mehr darüber bestehen, dass dieses wichtigste Verkehrsmittel mit den materiellen Grundsätzen seiner gesamten Wirtschaftsführung den erwähnten Dualismus in der Weise gelöst hat, dass es sich eindeutig für eine der beiden Möglichkeiten entschied, nämlich für den gemeinnützigen Dienst an der Wirtschaft. Jede Eisenbahn steht heute mit der Erfüllung ihrer Verkehrsaufgaben im Dienste der staatlichen Verkehrspolitik.[2]) Damit verliert aber die Anwendung rein privatwirtschaftlicher Rentabilitätsgrundsätze ihre Berechtigung, da die jeweiligen Wirtschaftsergebnisse als rechnungsmässiger Ausdruck dieser staatlichen Inpflichtnahme der Eisenbahnen eine eminent volkswirtschaftlich orientierte Beurteilung erfordern.

Dennoch werden stets die unabweisbaren eigenen Bedürfnisse des Unternehmens eine Grenze bilden für diese volkswirtschaftliche, gemeinnützige Grundeinstellung, da nur eine innerlich gesunde und wirtschaftlich ungefährdete Stellung das Unternehmen dazu befähigt, diesen hohen Anforderungen gerecht zu werden. Dabei liegt u. E. in der zunehmenden Anwendung rein kaufmännischer Methoden für die innere Durchführung der Aufgaben das notwendige Korrelat für die der Eisenbahn überbundenen, sozialen Dienste. Diese bedeutungsvolle und selbstverständliche Auswirkung

---

1) So fordert Art. 1 des Gesetzes über die Organisation der Bundesbahnen «von der Verwaltung möglichste Wirtschaftlichkeit, durch die allein die Interessen der nationalen Volkswirtschaft gewahrt werden können.» Vgl. Bundesbahnen und Automobil, S. 42.

2) Dies geht schon daraus hervor, dass jedes auf Grund einer Konzession in privatrechtlicher Form organisierte Eisenbahnunternehmen nach schweizerischem Recht eine öffentliche Anstalt verkörpert. «Da ihr die Ausübung des Transportrechtes im öffentlichen Interesse eingeräumt wird und dies nur unter Bedingungen geschieht, die die Erreichung des Verkehrszweckes gewährleisten, ist das Merkmal der öffentlichen Zweckbestimmung auch bei einer privaten Eisenbahngesellschaft gegeben.» (Verwaltungsentscheide der Bundesbehörde aus dem Jahre 1929, Nr. 14.) Wenn Kaelin in seiner Abhandlung über «Die schweizerische Südostbahn,» Seite 70, betont, «dass hier das Gewinnerzielungsmoment einer privaten Unternehmung im Vordergrund steht, wogegen die Bundesbahnen in erster Linie auf die allgemeine Volkswirtschaft Rücksicht nehmen müssen,» so kann dies u. E. nur Bezug haben auf zurückliegende Zeitabschnitte, indem die spätere Aufrechterhaltung des Betriebes der Südostbahn sich nur aus volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten gerechtfertigt hat, worin auch der Grund zu sehen ist, dass dieses Eisenbahnunternehmen unter Aufwendung bedeutender öffentlicher Mittel saniert und elektrifiziert wurde.

der gespannter gewordenen, finanzwirtschaftlichen Lage, die gebieterisch eine stärkere Einhaltung der Grundregeln des gesunden Wirtschaftslebens erfordert, wird heute oft als mit der Stellung der Eisenbahnen unvereinbar erklärt. Man übersieht dabei, dass durch diese Verwertung kaufmännischer Grundsätze wohl die einzige Gewähr für eine gesunde Weiterentwicklung gegeben ist, und im übrigen darin weit eher ein Wiedergutmachen früher fälschlicherweise angewandter Methoden zu erblicken ist.

Durch die Festlegung dieser allgemeingültigen, aus der eigenartigen Stellung des Eisenbahnbetriebes innerhalb der gesamten Volkswirtschaft sich ergebenden Forderungen an die Gestaltung der Tarifpolitik einer Eisenbahn, ist aber zugleich auch die Grundlage gewonnen für eine objektive Stellungnahme zu allen eigentlichen Betriebsproblemen, wie sie sich für unser Unternehmen ergeben.

Wir haben schon darauf hingewiesen, dass die Aufgabe einer guten materiellen Ordnung der Tarifpolitik in der Anwendung richtiger Grundsätze für die Deckung der Ausgaben, mit andern Worten, in der Wahl der richtigen Einnahmequellen und damit in letzter Linie in der zweckmässigen Festsetzung des Tarifsystems liegt. Die Wichtigkeit dieser tarifarischen Fragen wird gerade in den heutigen Zeiten augenscheinlich, wo die Eisenbahnen in Form der zu deckenden Defizite der gesamten Volkswirtschaft ihre Rechnungen überreichen für die Vernachlässigung wirtschaftlicher Erfordernisse zu Gunsten rein staatlicher und politischer Gesichtspunkte. Der Steuerzahler als Staatsbürger und Glied eines wirtschaftenden Volkes zugleich, wird einmal die progressiv zunehmenden Fehlbeträge zahlen müssen, denn, «obgleich die auf einer einzelnen Bahnlinie eingehobenen Tarife unabhängig von ihrem Kapitalaufwande bemessen sein können, muss das im Eisenbahnnetz des ganzen Landes investierte Kapital, als Ganzes genommen, seine Verzinsung bekommen, wenn nicht aus den Eisenbahntarifen, dann aus der allgemeinen Besteuerung».[1])

Die fundamentale Bedeutung der Eisenbahnen und insbesondere die mit den Tarifierungsmethoden verbundenen volkswirtschaftlichen Interessen haben schon früh eine staatliche Intervention auf diesem Gebiete unvermeidlich gemacht. Der schweizerische Staat hat sich die Tarifhoheit, d. h. die Einflussnahme auf die Feststellung der Transportpreise, gesichert durch die Aufnahme entsprechender Vorschriften im Bundesgesetz betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 23. Dezember 1872, und insbesondere durch die eingehende Regelung im Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, vom 29. März 1893. Währenddem die tarifarischen Höchstansätze für die SBB im Tarifgesetz vom 27. Juni 1901 festgesetzt wurden, setzt der intervenierende Staat bei den Privatbahnen seine Forderungen in den

1) Acworth: Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, S. 70.

Konzessionen durch. Die starke Verbundenheit der BT mit den SBB und ihre damit gleichzeitig zum Ausdruck kommende volkswirtschaftliche Bedeutung äussert sich an dieser Stelle deutlich darin, dass in der neuen, einheitlichen Konzession vom 11. April 1907 die Maximaltarife den tarifgesetzlichen Höchstansätzen der SBB gleichgestellt wurden.[1])

Diese gesetzlichen Tarifierungsnormen verhindern die Eisenbahnunternehmungen ganz allgemein, die Preise, d. h. die Tarife nach rein privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten so hoch zu stellen, wie es der Verkehr tragen kann.

Dadurch wird aber in diesem Zusammenhang eine aktuelle Tatsache bedeutsam:

Das gegenwärtige Tarifsystem ist aufgebaut auf der Grundlage einer monopolistischen Preisbildung. Im allgemeinen Interesse wurden Eisenbahntarife mit stark differenzierter Tarifskala vorgeschrieben, die zum Teil eine Hochtarifierung gewisser Güter und Personenkategorien gestatteten, zum erheblichen Teil aber auch Beförderungstaxen für den Transport von Personen, Massengütern und Rohstoffen von Seiten der Eisenbahn forderten, die an der Grenze der durchschnittlichen Selbstkosten und teilweise sogar darunter lagen. Die Entwicklung des Automobils hat heute, auf alle Fälle insoweit Beförderungen auf nicht zu lange Entfernungen in Frage kommen, das Eisenbahnmonopol praktisch aufgehoben. Damit wurde aber gleichzeitig auch die Grundlage für das bestehende Tarifsystem beseitigt und es erhebt sich die Forderung nach neuen, den heutigen verkehrspolitischen Tatsachen Rechnung tragenden Tarifierungsmethoden.

Die Eisenbahnunternehmungen haben aus der neuen Lage zum Teil selber schon gewisse Folgerungen gezogen durch umfassende Ermässigungen für gewisse Transporte, insbesondere durch die Herabsetzung der am stärksten konkurrenzierten Gütertarife. Dass dies weder der erfolgreichste, noch der zweckmässigste Weg zur Wiederherstellung gesunder Verhältnisse sein kann, wird offensichtlich aus folgenden Gründen:

Die durch die Automobilkonkurrenz erzwungene Herabsetzung der höheren Tarife hat eine Senkung der Durchschnittseinnahmen bewirkt, die umso stärker ins Gewicht fällt, als die höhertarifierten Güter gewichtsmässig einen relativ kleinen Teil des Eisenbahnverkehrs umfassen, und anderseits die wichtigste Voraussetzung bilden für die wirtschaftliche Gestaltung des Eisenbahnverkehrs. Nun ist es aber gerade das wesentliche Charakteristikum des herrschenden Werttarifierungssystems im Güterverkehr, dass «niedrige Tarife und weitgehende Tarifherabsetzungen nur solange möglich sind, als für die Beförderung höherwertiger Güter hohe Einnahmen erzielt werden können, die kompensierend wirken»[2]) Durch den heute unbestritten zum grossen Teil

1) Die früheren Konzessionen sahen im Vergleich zu den SBB eine Benachteiligung vor durch niedriger angesetzte Maximaltarife.

2) Saitzew: a. a. O., S. 80, 81.

vollzogenen Uebergang der höhertarifierten Güter auf das Lastautomobil und das überwiegende Verbleiben der niedrig tarifierten Güter auf Seite der Eisenbahnen fällt damit auch die Möglichkeit der Kompensation fort, die für die Ansetzung der billigen, unter dem Kostendurchschnitt liegenden Transportpreise für die Massengüter geringen spezifischen Wertes erforderlich ist.»[1])

Währenddem Saitzew den Ausweg aus diesem Dilemma nur in zwei Möglichkeiten sieht: entweder Befreiung der Eisenbahnen von den ihnen zugedachten gemeinwirtschaftlichen Aufgaben und damit Stellung auf rein privatwirtschaftliche Grundlage[2]), oder Eingliederung des Automobils in den gesamtwirtschaftlich organisierten, staatlich regulierten Verkehrsapparat unter Beibehaltung der gegenwärtigen Organisation der Eisenbahnen»[3]), liegt u. E. ein den Tatsachen eher Rechnung tragender dritter Weg in Folgendem:

In einer hoffentlich kurzen Uebergangszeit, in der sich der Staat notwendigerweise wird entschliessen müssen, das Wettbewerbsproblem zwischen Eisenbahn und Automobil in einer, den Interessen der gesamten schweizerischen Volkswirtschaft gerecht werdenden Weise zu lösen, muss der Eisenbahn Gelegenheit gegeben werden, sich auf die heutige neuartige Verkehrssituation umzustellen. Erstes Erfordernis dazu ist ein in höherem Masse kostenbedingtes Tarifsystem, das nur dann auf Wertprinzip und Ausnahmetarifen basiert, wenn unzweifelhaft gesamtwirtschaftliche Belange zu wahren sind. Zur Herstellung dieses geforderten harmonischen Verhältnisses zwischen Tarif und Leistung ist aber die Lockerung des starken staatlichen Einflusses in der Tarifgestaltung unerlässlich.[4]) Wenn eine gewisse Parität mit dem Automobil erreicht werden soll, so muss den Eisenbahnen das Recht gewahrt werden, innerhalb der durch eine angemessene Verzinsung des investierten Kapitals und der Möglichkeit einer gesunden Weiterentwicklung gesteckten Grenzen, die Preise frei zu bilden. Schreitet die Unterhöhlung der längst der Vergangenheit angehörenden «Monopolstellung» der Eisenbahnen weiter fort, und gelingt es nicht, eine Gleichstellung oder wenigstens Annäherung der rechtlichen und finanzwirtschaftlichen Grundlagen bei Bahnen und Automobilen herbeizuführen, und dadurch eine volkswirtschaftlich richtige Umgrenzung des wirtschaftlichen Wirkungskreises beider Verkehrsmittel vorzunehmen, so wird diese Lockerung notwendigerweise auch in den heute selbstverständlichen Begriffen der Betriebspflicht, des Beförderungszwanges und in der Gebundenheit des Schienenverkehrs an einen festen Fahrplan eintreten müssen.

---

1) Saitzew: a. a. O., S. 48.
2) Saitzew: a. a. O., S. 84.
3) Saitzew: a. a. O., S. 86.
4) Vgl. auch: Bundesbahnen und Automobil, S. 46, 47: «Mit der Lockerung des tatsächlichen Monopols muss die Lockerung der tarifarischen Bindungen Schritt halten. Den Anforderungen des freien Wettbewerbes können die Eisenbahnen nicht gewachsen sein, wenn man nur ihnen, nicht aber ihrem Wettbewerber entsprechende gesetzliche Bindungen auferlegt.»

Die den Eisenbahnen auferlegten Verpflichtungen wurzeln in einer Zeit, wo sie praktisch das einzige öffentliche Verkehrsmittel waren, dessen sich jeder bedienen konnte und musste. Das Gleichgewicht wurde hergestellt durch die den Eisenbahnen gewährten Rechte, die die Pflichten tragbar machten. Durch das Aufkommen eines neuen Verkehrsmittels, das gleiche, teilweise sogar noch weitergehende Rechte besitzt, nicht aber durch die gleichen Pflichten belastet wurde, werden den Eisenbahnen die Voraussetzungen entzogen, die sie zu ihrem gemeinnützigen Dienst an Volk und Wirtschaft befähigen. Es muss daher bei Eisenbahnen und Automobil ein Ausgleich der Belastungen vorgenommen werden, der vorzugsweise in der Richtung der Entlastung der Schienenbahnen zu suchen ist.

Die Möglichkeit, den Einnahmenrückgang bei den höheren Tarifen durch einen zusätzlichen Verkehr oder durch weitere Ersparnisse auf der Ausgabenseite auszugleichen, wird für kleinere Eisenbahnen unter den heutigen Tatsachen kaum mehr vorhanden sein. Damit aber wird es für solche Unternehmungen eine eisenbahnwirtschaftliche Notwendigkeit werden, eine Erhöhung der niedrigen Tarife, die vor allem den sozial bedingten Personenverkehr und das volkswirtschaftlich wichtige Massengut treffen müssten, zu erwägen.[1]) Ob daraus ein starker Verkehrsrückgang resultieren und damit auch diese Massnahme illusorisch würde, möchten wir bezweifeln, da ein den tatsächlichen Leistungen angepasstes Tarifsystem den Verkehr auf das Mass bringen wird, das dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis entspricht. Damit wird aber auch erst der richtige Masstab gewonnen werden für einen Vergleich der Ertrags- und der tatsächlichen Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen und des Automobils und es wird sich zeigen, dass nur unter den bestehenden ungeregelten und unerträglichen verkehrspolitischen Verhältnissen eine solche unwirtschaftliche Verkehrsentziehung stattfinden konnte. Dann aber wird die Diskussion nur noch darum gehen, ob der Automobilverkehr «auf Kosten eben jener Verkehrsanstalt, die er konkurrenzieren will, und im übrigen auf Kosten der Verkehrssicherheit grossgezogen werden soll»[2]) oder ob die verantwortlichen politischen Stellen einen geordneten Ausgleich der beiderseitigen Interessen unter allgemein wirtschaftlichen Gesichtspunkten vorziehen. Sollte dieser Ausgleich nicht gelingen, so wird die Allgemeinheit in irgend einer Form die Nachteile zu übernehmen haben;

1) Dass diese Forderung sich nicht nur aus theoretischen Betrachtungen ergibt, zeigt uns der Geschäftsbericht unseres Unternehmens für das Jahr 1926, der die Zweckmässigkeit eines allgemeinen Taxabbaues bezweifelt. «Dagegen glauben wir, dass in nicht ferner Zeit . . . eine fühlbare Ermässigung . . . für die sogenannten hochtarifierenden Güter notwendig werden wird, . . bei welchen die Abwanderung des Verkehrs an die Lastautos am stärksten ist, weil für den Automobil-Transport meistens keine Differenzierung der Beförderungstaxe nach dem Werte des Gutes üblich ist. Dabei sollte man nicht davon zurückschrecken, den aus einer solchen Massnahme sich ergebenden Ausfall eventuell durch eine Erhöhung einiger billiger Ausnahmetarife für Rohgüter, bei denen das Auto uns nicht viel anhaben kann, wenigstens teilweise zu kompensieren.» (Seite 7.)

2) Saitzew: a. a. O., S. 37.

gelingt er aber, so werden damit auch für das Automobil die Voraussetzungen geschaffen, als öffentliches Verkehrsmittel anerkannt und beurteilt zu werden.

Die Zusammenfassung der aus dieser tarifpolitischen Betrachtung sich ergebenden Grundsätze und Entwicklungsrichtungen ergibt folgende Forderung für die zukünftige Gestaltung einer den heutigen Tatsachen Rechnung tragenden Tarifpolitik:

Es soll den Eisenbahnen, die durch Verkehrssteigerung oder eine noch stärker rationalisierte Betriebsorganisation voraussichtlich keinen Ausgleich schaffen können für den Einnahmenrückgang, das Recht gewährt werden, die niedrigsten Tarife zu erhöhen. Ebenso soll ihnen während der Dauer der heute herrschenden Wettbewerbsverhältnisse das Recht zu einer freieren Preisbildung eingeräumt werden, damit sie die Beförderungsgebühren erheben können, die der tatsächlichen Geschäftslage entsprechen. Damit müsste man sich allerdings von der Vorstellung befreien, dass ein den Marktschwankungen entsprechend bewegliches Preissystem im Eisenbahnbetrieb durch die Notwendigkeit, allen Beteiligten gleiche Leistungen zu gleichen Preisen zur Verfügung zu stellen, durch die spezifische Eigenart der Leistungen und durch die Unbestimmtheit der Nachfrage, verunmöglicht werde. Währenddem früher Einflüsse der Konkurrenz sich nur in einer Abänderung der Tarife geltend machen konnten, hat gerade die Konkurrenz die heutige Forderung nach einer marktmässigen Aenderung der Preise der Verkehrsleistungen wachgerufen, die vielleicht der primären Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses widerspricht, möglicherweise aber die Existenzfrage der Eisenbahnen schlechthin bedeuten kann. Dabei bleibt allerdings auch heute eine der wichtigsten Aufgaben der Tarifpolitik, das angewandte Tarifsystem als Ausdruck einer sinnvollen Rangordnung der angebotenen Verkehrsleistungen in Erscheinung treten zu lassen.

Wenn wir dieser konkurrenzmässigen Tarifgestaltung so eingehend das Wort geredet haben, so geschah dies aus der Erkenntnis, dass es für den erstrebten Ausgleich zwischen Eisenbahn und Auto ein Haupterfordernis ist, «im Interesse der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsmitteln ein bestimmtes, kommerziell gerechtfertigtes Verhältnis der Automobiltarife zu den Eisenbahntarifen anzustreben.»[1]) Die zwei Wege, die der Realisierung dieser Forderung offen stehen, sind entweder gesetzgeberische Massnahmen oder aber die Regelung auf der Grundlage einer auch für die Eisenbahnen freien Wettbewerbsmöglichkeit.

Trotzdem ein Einschalten der Eisenbahnunternehmungen in ein Konkurrenzsystem aus deren spezifischer Eigenart grundsätzlich abzulehnen ist, wurden und werden die Eisenbahnen in der Schweiz, wie übrigens in fast

1) Botschaft zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen, S. 67.

allen Ländern der Welt, infolge der fehlenden Umgestaltung der den Eisenbahnverkehr betreffenden rechtlichen Bestimmungen, gezwungen, sich gegenüber dem Automobil eine wirksame Konkurrenzstellung zu schaffen.

Eine diesbezügliche, sich nur durch die veränderten verkehrspolitischen Verhältnisse rechtfertigende tarifarische Kampfmassnahme der schweizerischen Eisenbahnen stellte die durch die Eisenbahnamtsblattverfügung Nr. 239 vom März 1927 der SESA (Schweizerische Express A.G.) erteilte Ermächtigung dar, mit jedem geeigneten Interessenten über Frachtermässigungen bis zu den Sätzen herab zu verhandeln, die sich bei einer wirtschaftlichen Kraftwagenbeförderung ergeben, sofern:

a) der Verfrachter die von der Eisenbahn verlangten Nachweise dafür erbringt, dass es für ihn ohne Gewährung dieser Frachtsätze vorteilhafter ist, die fraglichen Güter mit Kraftwagen zu befördern und dass er hiezu auch in der Lage ist;

b) bei Einhaltung dieser Frachtsätze der Eisenbahn über die von ihr bestimmten Selbstkosten hinaus noch ein ihrer Leistung angemessener Gewinn verbleibt;

c) der Verfrachter sich verpflichtet, der Eisenbahn jährlich eine in jedem Falle zu vereinbarende Mindestgütermenge zur Beförderung zu übergeben;

d) der Verfrachter ganz oder in einem mit der Eisenbahn zu vereinbarenden Umfang auf die Beförderung mit Kraftwagen verzichtet.

Trotzdem auch hier in Wiederholung von Art. 35 Ziff. 3 Absatz II des Eisenbahngesetzes ausdrücklich festgelegt wurde, dass niemandem ein Vorzug in irgend einer Form eingeräumt werden darf, der nicht unter gleichen Umständen allen andern gewährt wird, wurde gegen diese Tarifdifferenzierung der Einwand erhoben, dass sie im Widerspruch stehe mit dem gesetzlichen Grundsatz der tarifarischen Gleichbehandlung aller. Ganz abgesehen davon, dass das Gesetz eine relative und keine absolute Gleichheit bezweckte, rechtfertigt sich diese verschärfte Tarifdifferenzierung aus den veränderten verkehrspolitischen Verhältnissen. Da die Abklärung dieser Sachlage auch für spätere derartige Konkurrenztarifmassnahmen von Bedeutung ist, führen wir hier die treffende Antwort von Bundesrat Haab an, die dieser in Beantwortung einer Interpellation von Nationalrat Dr. Tschumi am 5. Oktober 1926 gab, welcher in der Gründung der SESA als einer angeblich unabhängigen Aktiengesellschaft nichts anderes als die Umgebung des im Transportgesetz aufgestellten Grundsatzes der tarifarischen Gleichbehandlung erblickte:

«Die angeführte Bestimmung des Transportreglementes von 1893 beruht noch auf der Auffassung, dass die Eisenbahn über ein tatsächliches Beförderungsmonopol verfüge und dass sie daher auch ohne Eingreifen des Gesetzes in der Lage wäre, durch willkürliche Festsetzung des Beförderungspreises einzelne Interessenkreise, Personen oder Landesgegen-

den gegenüber andern zu bevorzugen. Einmal ist das Beförderungsmonopol der Eisenbahn infolge des Aufkommens des Automobils dahingefallen, sodann zeigt es sich bei näherem Zusehen ohne weiteres, dass es sich bei den Frachtsätzen, die von den Bahnverwaltungen zur Abwehr der Automobilkonkurrenz zugestanden werden, nicht um Tarifermässigungen im Sinne der erwähnten Gesetzesvorschriften handelt. Wenn die Bahn einem Verfrachter Frachtsätze in der Höhe der Kosten einräumt, die er im Falle der Beförderung mit dem Automobil aufzuwenden hat, so gewährt sie ihm damit keinen Vorteil, der ihm sonst entgehen würde. Denn es ist nicht erst die Bahn, die ihn in die Lage versetzt, seine Waren billiger zu befördern als andere. Er befindet sich ganz ohne Zutun der Bahn in dieser Vorzugsstellung, weil für ihn die Möglichkeit besteht, sich des Automobils zu bedienen. Die Bahn schafft also dadurch, dass sie im einzelnen Falle die Bahnfracht den für die Automobilbeförderung aufzuwendenden Transportkosten gleichstellt, keine Verschiedenheit in der Stellung der Verfrachter zueinander, die nicht ohnehin bestände. Wenn die Bahn auf solche tarifarische Massnahmen verzichten wollte, so wäre die Wirkung lediglich die, dass die Transporte an das Automobil verloren würden; für den Versender blieben die Transportkosten ganz dieselben.»[1])

Es kann selbstverständlich kein Zweifel darüber bestehen, dass es auf die Dauer bei dieser Art eigentlicher Kampfmassnahmen von Seiten der Eisenbahnen sein Bewenden nicht haben kann. Es ist nicht damit getan, darauf hinzuweisen, dass solche Massnahmen «schon im Hinblick auf die für die Eisenbahnen zu verlangende freiere Tarifgestaltung, angewendet werden müssen, da mit einer Tarifgebundenheit für die gewerbsmässigen Strassentransporte in absehbarer Zeit nicht wird gerechnet werden können.»[2]) Immer wieder wird heute mit aller Schärfe darauf gedrungen werden müssen, dass diese notwendige Lockerung des Grundsatzes der tarifarischen Gleichbehandlung wie überhaupt eine den neuzeitlichen Tatsachen gerecht werdende Tarifgestaltung der Bahnen, auch die unerlässliche gesetzliche Grundlage erhält. Durch das Schaffen einer gesetzlichen Basis für die Lockerung des Tarifzwanges hätten wir nicht mehr dieses «Tun als ob, als ob man nämlich die Bestimmungen noch einhielte und es wird damit wieder mehr Achtung vor dem Gesetze herrschen»[3]) — und wir müssten nicht mehr den berechtigten Vorwurf einstecken, dass «in der Schweiz . . . Gleichheit und Oeffentlichkeit der Tarife längst nur ein leeres Wort sind, ohne dass diese Tatsache einen formellen Ausdruck gefunden hat.».[4])

1) Neue Zürcher Zeitung, 1927, Nr. 1139.
2) Bundesbahnen und Automobil, S. 89.
3) Schmid E. «Lockerung des Tarifzwanges, ein Sonderkampf» in: Allgemeiner Tarifanzeiger, 1933, S. 96.
4) Ehrnrooth: Die wirtschaftliche Notlage der Eisenbahnen in den Nachkriegsjahren und ihre Einwirkung auf die Verkehrspolitik, S. 169.

Diese nur noch theoretisch fundierte, sachlich in ihrer Wirkung aber stark beschränkte Beibehaltung des alten Grundsatzes der Tarifgleichheit und der Veröffentlichungspflicht für alle vereinbarten Sonderabmachungen, bildet eine gewisse Gefahr für das öffentliche Interesse, indem dadurch dem heute schon herrschenden Chaos im Verkehrswesen nur noch unerwünschter Vorschub geleistet wird. Für einen haltbaren Dauerzustand sind deshalb Tarif- und Transportrecht für den internen Verkehr im Sinne einer Entfesselung der Eisenbahn, die ihr erlaubt, auf gleichem Fusse mit dem Automobil zu konkurrieren, zu revidieren. Die daherigen Richtlinien müssen in dem Grundgesetze niedergelegt werden.»[1])

Die mit der Revision des gesamten schweizerischen Eisenbahnrechtes vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement betraute fachmännische Kommission hat denn auch in ihrem Entwurfe zu einem neuen Eisenbahngesetz bezüglich des Transportrechtes deutlich den Willen bekundet, den Grundsatz der gleichmässigen Anwendung der Tarife dort zu durchbrechen, wo die Eisenbahn in Konkurrenz mit ausländischen Bahnen und andern Verkehrsmitteln steht.

Artikel 66 lautet in diesem Gesetzesentwurf:

1. Die Tarife müssen den Bestimmungen der Gesetze und Konzessionen entsprechen.
2. Sie müssen die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und der Nebengebühren notwendigen Angaben enthalten.
3. Sie sollen, soweit gleiche Umstände vorliegen, überall und für jedermann gleich sein. Im Wettbewerb mit ausländischen Verkehrswegen oder mit andern Beförderungsmitteln sind die durch diesen Wettbewerb bedingten und von der Aufsichtsbehörde genehmigten Abweichungen zulässig.
4. Der Bundesrat wird den Nebenbahnen hinsichtlich der Tarifgestaltung innert den konzessionsgemässen Grenzen tunlichste Freiheit gewähren.

Diese Beordnung ist berufen, eine neue Aera in der schweizerischen Verkehrspolitik als ganzes betrachtet, zu eröffnen. Wenn auch anzunehmen ist, dass dieselbe nicht ohne Opposition Gesetzeskraft erlangen wird, so wäre es ausserordentlich zu bedauern, wenn dieser Anlauf zu einer dauernden Regelung des Wettbewerbsverhältnisses zwischen Bahn und Auto an falsch verstandenen Sonderinteressen, die auf die Dauer doch nicht haltbar sind, scheitern würde. —

Wir beschränken uns im folgenden unter Verzicht auf eine theoretische Untersuchung der preisbildenden Elemente in Relation zur allgemeinen

1) Volmar: Die Revisionsbedürftigkeit des schweizerischen Eisenbahnrechtes, in der Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins, Heft 9, Bd. 71, 1935, S. 510.

Kostenstruktur[1]), auf eine summarische Darstellung der Tarifentwicklung und der wesentlichsten Tarifmassnahmen bei der BT aus den Anfängen bis zum heutigen Stand.

2. Die Personentarife

Für die BT wurde von allem Anfang an, soweit die Beförderung von Personen in Frage kommt, das sogenannte Tarifkilometersystem vorgesehen, d. h. die direkte Abhängigkeit der Taxen von der Distanz. Für die Beförderung von Personen konnten zunächst laut Konzession vom 11. April 1907 und übereinstimmend mit dem SBB-Tarifgesetz vom 27. Juni 1901 Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der ersten Wagenklasse	10,4 Rp.
in der zweiten Wagenklasse	7,3 Rp.
in der dritten Wagenklasse	5,2 Rp.

Durch die hohen Baukosten und die Steigungsverhältnisse bei der BT waren die Voraussetzungen vorhanden, die eine Erhöhung der Taxen im Sinne der Botschaft betreffend die Taxerhöhung für Eisenbahnen mit grössern Steigungen, vom 11. September 1873, gestatteten. Das Normaltaxschema wird dabei in der Art modifiziert, dass die Effektivdistanzen durch prozentuale Zuschläge, die je nach den Steigungsverhältnissen auf den befahrenen Strecken variieren, auf die sogenannten Tarifdistanzen erhöht werden.

Nachdem das Eisenbahndepartement an Hand eines generellen Längenprofils eine vorläufige, unter Zurechnung der in den Konzessionen vorgesehenen Zuschläge sich ergebende Feststellung der Tarifdistanzen vorgenommen hatte, schien das massgebende Tarifschema gesichert. Die der Berechnung der Distanzzuschläge zu Grunde zu legenden Koeffizienten wurden im Falle der BT wie folgt festgesetzt:

Steigung	Koeffizient
12 ‰	1,00
14 ‰	1,07
15 ‰	1,10
16 ‰	1,14
17 ‰	1,17
18 ‰	1,21
19 ‰	1,27

1) Eine theoretische Erörterung über die Bedeutung der Kosten für die Preisbildung im Eisenbahnbetrieb finden wir in den instruktiven Abhandlungen von Fischer (Die Personenfahrpreise der SBB 1914—1920) und Staffelbach (Normalgütertarif und Kostenstruktur der SBB 1904—1920—1937). Da die Verhältnisse bei unserem Eisenbahnunternehmen durchwegs gleicher Art sind, wie bei den untersuchten SBB, erübrigt sich eine eingehende Darstellung an dieser Stelle.

Es ergab sich hiernach für die Strecken Romanshorn-St. Gallen und St. Gallen-Wattwil ein Distanzzuschlag von je 3 km und für die durchgehende Linie Romanshorn-St. Gallen-Wattwil ein solcher von 5 km.

Indessen wurde die BT in diesen Vorbereitungen empfindlich getroffen durch die im Frühjahr 1908 vom Bundesrat den SBB erteilte Bewilligung, für die Rickentunnelstrecke einen Zuschlag von 60% zu den effektiven Meterdistanzen zu berechnen. Dieser Rickenzuschlag bildete faktisch eine schwere Schädigung aller, deren Interesse in höherem oder geringerem Masse mit der BT verknüpft war. Dies betraf sowohl die eigentlichen Anwohner, als auch vor allem den Kanton St. Gallen, der seine beträchtliche Leistung an den Bau der Rickenbahn[1]) wohl nicht in der Meinung gegeben hatte, dass deren Benützung in einem über das sonst bei den SBB übliche Mass erschwert werde. Mit Ausnahme der Alpenbahnen hatten bis dahin die SBB trotz teilweise sehr kostspieliger Tracéverhältnisse grundsätzlich auf die Erhebung von Distanzzuschlägen verzichtet, d. h. nach effektiven Distanzen tarifiert. Allerdings schuf das SBB-Tarifgesetz in den Artikeln 8 und 13 für neue «Bahnstrecken, bei welchen ganz ausnahmsweise Bau- und Betriebsverhältnisse bestehen,» die Möglichkeit zur Einführung von Distanzzuschlägen. Obschon damals Zweifel geäussert wurden, ob die Rickenbahn, die ja einen Bestandteil der Verstaatlichungsaktion bildete, als neue Linie zu betrachten war, interpretierte das Eisenbahndepartement diesen Gesetzespassus dahingehend, dass nur schon im Betrieb stehende Bahnstrecken nicht mit Zuschlägen belastet werden durften. Da die ausserordentlich hohen Anlagekosten der Rickenlinie[2]) die Anwendung der erwähnten Gesetzesbestimmung als gerechtfertigt erscheinen liessen, konnten sich die SBB nicht entschliessen, von der Erhebung des verkehrspolitisch ausserordentlich folgenschweren Rickenzuschlages abzusehen.

Da die bisherigen Rentabilitätsberechnungen der BT für die Rickenbahn die Annahme der Tarifberechnung auf Grund der effektiven Distanzen gemacht hatten, musste sich diese, für die BT schädigende Modifizierung ihrer mutmasslichen Verkehrszonen natürlicherweise umso tragischer auswirken, als sie selbst zufolge bedeutend erhöhter Baukosten sich genötigt sah, ihrerseits beim Eisenbahndepartement ein Gesuch um Erhöhung ihrer eigenen Bergzuschläge zu stellen. Diese notwendige Erhöhung der Tarifdistanzen wurde gleichzeitig geregelt mit der Ausdehnung der Konzession der BT auf die Linie Ebnat-Nesslau durch den Bundesbeschluss vom 30. Oktober 1909. Die massgebende Aenderung wurde festgehalten im Art. 2 3:

«Für die Linie Romanshorn-St. Gallen kann der Bundesrat bei Strecken mit Steigungen über 12 ‰ eine Erhöhung der Taxen im Sinne der Bot-

1) Siehe Seite 22.

2) Die Anteile der Rickenbahn an den Erweiterungskosten der Anschlussbahnhöfe eingerechnet, betrugen die kilometrischen Anlagekosten mehr als eine Million Franken und überstiegen damit sogar diejenigen der Gotthardbahn.

schaft betreffend die Taxerhöhungen für Eisenbahnen mit grössern Steigungen, vom 11. September 1873, bewilligen.

Für die Linien von St. Gallen nach Wattwil und von Ebnat nach Nesslau ist der Gesellschaft gestattet, die in Art. 14 und 16 bis 18 aufgestellten Taxen bis auf 40% zu erhöhen.»

Diese Konzessionsbestimmung sanktionierte nunmehr die von der Verwaltung als notwendig erachtete Erhöhung der Tarifdistanzen. Da die Linie St. Gallen-Romanshorn infolge ihrer Konkurrenzstellung keine weitere Belastung ertragen hätte und anderseits vom Eisenbahndepartement nach der Hauptbahnerklärung dieser Strecke kaum die Befürwortung einer weitern Erhöhung der Distanzen zu erwarten war, musste sich die vorgesehene tarifpolitische Massnahme auf die Strecken St. Gallen-Wattwil und Ebnat-Nesslau beschränken. Die durch Schwierigkeiten bau- und betriebstechnischer und zum Teil wirtschaftlicher Natur gerechtfertigten Zuschläge wurden in folgender Weise festgelegt: Die früher vorgesehenen, nach Massgabe der Steigungen abgestuften Zuschläge auf der Linie St. Gallen-Wattwil wurden durch einen durchgehenden Zuschlag von 40% auf den effektiven Meterdistanzen ersetzt. Da zunächst nur ein Zuschlag von 31% zur Anwendung kam, stellte sich die Tarifdistanz auf dieser Strecke um 10 km höher als die effektive. Für Ebnat-Nesslau wurde der Distanzzuschlag auf das erlaubte Maximum von 40% angesetzt.

Das Vorhandensein der Parallelstrecken St. Fiden-St. Gallen, Lichtensteig-Wattwil und St. Gallen-Haggen-Bruggen[1]) veranlasste die Verwaltung, die Tarifdistanzen in dem Sinne zu modifizieren, dass sämtliche Taxen der entsprechenden Strecken der SBB eingerechnet wurden. Diese Massnahme wurde in betrieblich vorteilhafter Weise verwertet zur Einführung der wahlweisen Gültigkeit aller Fahrausweise in den Zügen beider Verwaltungen für die drei genannten Strecken.

In der Konzession war eine mindestens 20%ige Ermässigung auf den doppelten einmaligen Fahrten für Hin- und Rückfahrten vorgeschrieben worden. Mit Rücksicht auf die prekäre finanzielle Lage konnte sich die Verwaltung nicht entschliessen, die weitgehend ermässigten Retourtaxen der SBB, die diesen durch die Uebernahme der niedrigsten Taxen bei einem der verstaatlichten Netze aufgezwungen worden waren[2]), zu übernehmen.[3]) Der Rabatt wurde auf der doppelten einfachen Taxe beschränkt:

1) St. Fiden-St. Gallen mit Benützung des SBB-Geleises. Lichtensteig-Wattwil und St. Gallen-Haggen-Bruggen auf eigenem Tracé.

2) Vgl. Botschaft betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen, vom 25. März 1897, S. 72, und Staffelbach, a. a. O., S. 166.

3) Art. 8 des Tarifgesetzes vom 27. Juni 1901 schrieb für die SBB auf Hin- und Rückfahrtbilletten einen Rabatt vor von 25 Prozent in der 1. Klasse, 31,5 Prozent in der 2. Klasse, 37,5 Prozent in der 3. Klasse.

in der ersten Klasse auf 20%
in der zweiten Klasse auf 25%
in der dritten Klasse auf 30%

Die Zweckmässigkeit dieser Massnahme erhellt schon aus dem Umstande, dass die Verwaltung der SBB im gleichen Zeitpunkt eine Ermässigung der «viel zu hohen»[1]) Rabatte auf den Hin- und Rückfahrtbilleten beantragte, die dieselben Ansätze vorsah, wie die bei der BT angewandten. Diese Neuordnung der Retourtaxen bei den SBB wurde damals aber aus verschiedenen Gründen nicht durchgeführt.[2])

Die Leistungsfähigkeit der BT ergibt sich nun aber nicht in der Anwendung dieser Normaltaxen, sondern in der weitern Vielgestaltigkeit der angebotenen Leistungen. Die unendlich verschiedenartigen Interessen der einzelnen Beförderungskreise im Personenverkehr lassen eine Eisenbahn mit diesen Regeltarifen allein nicht auskommen. Die Tarifanpassung an diese Interessen ist stets ein nobile officium für jede, auf die Allgemeininteressen ausgerichtete Eisenbahn. Deshalb traf die Verwaltung der BT schon bei den Vorbereitungen der Personentarifgestaltung folgende grundsätzliche Entscheide:

a) Unveränderte Annahme des Abonnementstarif der SBB.
b) Anmeldung der BT zur Aufnahme in die Verbände für kombinierbare schweizerische Rundreisebillete und für die Fahrscheinhefte des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.
c) Anmeldung zur Aufnahme in den Verband der schweizerischen Generalabonnements.
d) Schaffung einer Anzahl fester Rundreisebillete, im Einvernehmen mit den Bundesbahnen.
e) Annahme des Normalschemas der Bahnen des Eisenbahnverbandes für die Ermässigungen in der Beförderung von Gesellschaften und Schulen.

Die bereits erwähnte Beeinträchtigung der Konkurrenzfähigkeit der BT für den Verkehr nach dem Süden durch die Distanzzuschläge auf der Rickenbahn und auf der Linie St. Gallen-Wattwil liessen eine Vereinbarung mit der Südostbahn als zweckmässig erscheinen. Dabei wurde eine Gleichstellung der Personentaxen für St. Gallen-Goldau und St. Gallen-Luzern über Herisau-Biberbrücke mit denen über Winterthur-Thalwil durchgeführt. Einer weitern Konkurrenzmassnahme rief die auf Ende 1911 angesetzte Eröffnung der Mittelthurgaubahn, die ihre Tarifdistanzen gerade so stellte, dass sie, im Verein mit der Toggenburgerbahn, in der massgebenden Relation Romanshorn-Wattwil um 1 km kürzer geworden wäre als die entsprechende Strecke der BT. Um die tarifarische Herrschaft über ihre eigene Strecke nicht zu verlieren, wurde dem Eisenbahndepartement die Gleichstellung der erwähnten

1) Fischer, a. a. O., S. 96.
2) Fischer, a. a. O., S. 89 ff.

Distanz mit der neuen Linie der Mittelthurgaubahn beantragt und auch gutgeheissen.

Die durch den Ausbruch des Weltkrieges eingetretenen finanziellen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse brachten für die BT einen empfindlichen Einnahmenrückgang, der sich naturgemäss auf die bestehenden Tarifverhältnisse auswirken musste. Nachdem die Verwaltung schon vor Kriegsausbruch zur Kenntnis gelangt war, dass der Personenverkehr sich, verglichen mit den Kosten der Fahrleistungen, ausserordentlich schlecht bezahlt mache, musste angesichts der bedeutenden Verschlechterung der finanziellen Lage auf 1. Mai 1915 erstmals zu einer umfassenden Revision des Personentarifs geschritten werden.

Die BT war zur Kündigung ihrer Personentarife auf diesen Termin vor allem veranlasst worden durch die gleichzeitige Erhöhung der Hin- und Rückfahrtstaxen der Bundesbahnen. Die BT beabsichtigte, bezüglich des Normaltarifs die neuen Sätze der SBB anzunehmen[1]), unter Beibehaltung der bestehenden Entfernungszuschläge. Da aber die Bundesbahnen für Retourfahrten in der ersten Wagenklasse eine Ermässigung von nur 15% vorgesehen hatten, stand diesem Vorhaben der BT die Konzessionsbestimmung entgegen, wonach die Minimalermässigung für Billete erster Klasse 20% auf der doppelten einfachen Taxe zu betragen hatte. Um eine völlige Uebereinstimmung ihrer Taxen mit denjenigen der SBB zu erreichen, beantragte die BT mittels Eingabe vom 2. Januar 1915 beim Eisenbahndepartement die entsprechende Aenderung ihrer Konzession. Da das Eisenbahndepartement alle Bestrebungen der schweizerischen Eisenbahnen unterstützte, die eine Vereinheitlichung der Taxen auf Grundlage des Normaltarifs der SBB bezweckten, schlug es der BT vor, statt der bestehenden konzessionsmässigen Höchstansätze die Anwendung der Tarifnormen der Bundesbahnen unter Anrechnung eines angemessenen Zuschlages zu den wirklichen Entfernungen vorzuschreiben. Dabei wurde allerdings vermutet, dass spätere Aenderungen der SBB-Taxgrundlagen ohne weiteres auch für die BT Geltung erlangen würden.

Der vereinfachte Artikel 14 der Konzession erhielt folgende Formulierung: «Für die Beförderung von Personen ist der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden.»

Gleichzeitig wurde auch der vorgenannte Artikel 23 vereinfacht, indem an Stelle des Hinweises auf die Botschaft betreffend die Taxerhöhungen für Eisenbahnen mit grössern Steigungen, vom 11. September 1873, auch für die Strecke Romanshorn-St. Gallen ein einheitlicher Entfernungszuschlag als zweckmässiger erachtet wurde; dieser wurde unter Berücksichtigung der bestehenden Konkurrenzverhältnisse auf 20 % der wirklichen Entfernungen normiert, womit die modifizierte Konzessionsbestimmung lautete:

---

1) vgl. Oetiker, a. a. O. Bd. III, S. 192 ff. und Fischer, a. a. O. S. 93.

Die Gesellschaft ist berechtigt, bei der Taxberechnung für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Gütern und lebenden Tieren die wirklichen Entfernungen wie folgt zu erhöhen:

auf der Strecke Romanshorn-St. Gallen um 20%
auf den Strecken St. Gallen-Wattwil und Ebnat-Nesslau um 40%.»

Die Revision des Personentarifs brachte aber nicht nur die Erhöhung der Retourtaxen, sondern betraf vor allem auch die Taxen für den ermässigten Abonnementsverkehr. Dabei wurden auch hier die neuen Grundsätze der Bundesbahnen unverändert übernommen, die auf 1. September 1915 in Kraft traten und insbesondere eine weitgehende Verbesserung und Vereinfachung des zu komplizierten bisherigen Systems erbrachten.[1])

Die Retourtaxen wurden im Anschluss an die durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1914 für die SBB geschaffenen Ansätze erhöht durch Festsetzung des Rabattes:

für die erste Klasse auf 15%
für die zweite Klasse auf 20%
für die dritte Klasse auf 25%.

Die starke Verteuerung des Betriebes veranlasste die BT wie die übrigen schweizerischen Transportanstalten, vom 1. Oktober 1916 an Taxzuschläge einzuführen im Betrage

von 5 Rp. für Billetbeträge von 50—95 Rp.
von 10 Rp. für Billetbeträge von Fr. 1.— und mehr.

Die gesetzliche Grundlage zur Ermöglichung dieser Zuschläge auf den konzessionsgemässen Taxen war gegeben im Bundesratsbeschluss vom 12. September 1916, der seinerseits wieder basierte auf Art. 3 des Bundesbeschlusses vom 3. August 1914 betreffend Massnahmen zum Schutze des Landes und zur Aufrechterhaltung der Neutralität. Auch an dieser Stelle tritt in hohem Masse die gemeinwirtschaftliche Einstellung der Tarifpolitik der BT in Erscheinung, indem trotz sofortiger Preissteigerung der Betriebsmittel und dem rasch einsetzenden Frequenzrückgang von einer gleichzeitigen Erhöhung der Tarife bei Kriegsausbruch zunächst überhaupt abgesehen wurde.

Diese Zuschläge blieben bis zum 15. März 1917 in Kraft und mussten dann, als Folge der wesentlich erhöhten Kohlenpreise und der bewilligten Teuerungszulagen an die Belöhnung des Personals, durch höhere ersetzt werden.[2]) Analog den durch Bundesratsbeschluss vom 20. Februar 1917 bei den SBB beschlossenen Erhöhungen wurden bei der BT folgende weitere Taxzuschläge eingeführt:

---

1) Fischer a. a. O., S. 120 ff.

2) Immerhin waren schon durch die ersten Taxzuschläge ansehnliche Mehreinnahmen erzielt worden. So wurden dadurch nur in den Monaten Oktober bis Dezember 1916 für den Personentransport Fr. 9831.— an Mehreinnahmen hereingebracht.

	zu den Billets einfacher Fahrt	zu allen übrigen Fahrausweisen
Bei Taxbeträgen von 50—95 Rp.	5 Rp.	10 Rp.
Bei Taxbeträgen von Fr. 1.— und mehr, für jeden ganzen Franken	10 Rp.	20 Rp.

Die fortwährende Steigerung der Kohlenpreise und der Personalkosten und die damit verbundene gefährliche Zunahme der Betriebsausgaben nötigten die Verwaltung zu rigoroseren Massnahmen, die vor allem die Ausnahmetarife betraten. Auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 4. Oktober 1917 wurde neben der Suspension oder Aufhebung einer Reihe von Fahrausweisen zu ermässigter Taxe[1]), insbesondere der Rabatt auf den Billeten für Hin- und Rückfahrt aufgehoben.

Im Jahre 1918 wurde die finanzielle Situation der BT noch weitgehend verschlimmert durch die im schweizerisch-deutschen Wirtschaftsabkommen vom 15. Mai 1918 festgesetzten Kohlenpreise. Nachdem die Preise bereits das mehrfache des Friedenspreises erreicht hatten, musste die Bahn noch gemäss dem vorausgegangenen Wirtschaftsabkommen die ihr zugedachten Leistungen in Form von Stammaktien der Kohlenzentrale im Betrage von Fr. 40 000.— und einer Garantieleistung für Fr. 402 500.— übernehmen.[2]) Dazu trat noch eine, in Anbetracht der ausserordentlich gestiegenen Preise des notwendigsten Lebensunterhaltes unvermeidliche Erweiterung der Teuerungszulagen an das Personal. Dabei darf nicht übersehen werden, dass diese verhängnisvollen Umstände in eine Zeit fielen, wo die Fahrleistungen stark eingeschränkt[3]) und vom 2. Dezember 1918 an der Sonntagsverkehr eingestellt werden musste, und damit eine genügende Auswirkung der früheren Taxerhöhungen verhindert wurde. Ferner mussten zur Versorgung der Stadt St. Gallen und einiger anderer grösserer Ortschaften mit Milch, vom 8. Dezember an mit grossen Verlusten an den Sonntagen sogenannte

1) Von dieser Erhöhung der Preise für Abonnements wurden allerdings aus sozialpolitischen Rücksichten die Arbeiter- und Schülerabonnements nicht betroffen. Nur für die auch bei der BT zur Ausgabe gelangenden Arbeiterabonnements, die zur Fahrt über den Mittag berechtigten, wurde die Erhebung eines Zuschlages bis zu 40% bewilligt.

2) Das Abkommen bestimmte, dass jeder grössere Bezüger deutscher Kohle, diese nicht nur teurer zu bezahlen hatte, sondern sich entsprechend seinen Bezügen an dem, durch die Schweiz an Deutschland gewährten Darlehen beteiligen musste. Dies geschah durch die Uebernahme von Aktien der Kohlenzentrale oder durch die Leistung einer Garantie zu Handen derselben, wobei aber die Uebernahme von bar zu liberierenden Aktien den überwiegenden Teil der den Kohlenbezügern zugemuteten Leistungen ausmachte. Die in der damit notwendig gewordenen Mobilisierung verfügbarer Gelder liegende Gefahr für unser Unternehmen konnte in Unterhandlungen dadurch gemildert werden, dass für den Hauptteil der zu übernehmenden Leistungen eine Garantie als genügend erachtet wurde. Diese Garantie wurde vom Kanton St. Gallen übernommen unter Rückgarantie der Stadt St. Gallen und des Kantons Thurgau im Verhältnis ihres Aktienbesitzes.

3) Veranlasst durch die mangelhafte Kohlenzufuhr legte der Bundesrat auf den 22. Oktober 1918 den mit Dampf betriebenen Eisenbahnen weitere Reduktionen auf.

Milchzüge geführt werden, ohne dass für diese die Bewilligung zur Mitnahme von Personenwagen gegeben worden wäre.

Nachstehende Tabelle gibt uns ein deutliches Bild von der, durch alle diese Tatsachen geschaffenen Lage:

Jahr	Total der Verkehrseinnahmen Fr.	Per Zugs-km Fr.	Hievon Personenverkehr Fr.	Total der Betriebsausgaben Fr.	Per Zugs-km Fr.	Hievon für Kohlen Fr.	Per Zugs-km Fr.
1911	1 913 041	4,14	1 244 784	1 478 104	3,09	267 334	0,58
1913	2 073 716	4,06	1 276 400	1 694 807	3,19	303 429	0,59
1916	1 825 194	4.43	1 058 109	1 578 223	3,64	241 423	0,59
1917	1 934 174	6,09	1 069 317	1 782 890	5,61	372 000	1,17

Diese trüben Aussichten in die Zukunft mussten sich in einer weitern Neuregelung des Einnahmewesens äussern, da dessen Grundlagen mit den durchwegs gesteigerten Ausgaben nicht mehr harmonierten. Die gesetzliche Basis für die notwendigen Tariferhöhungen wurde geschaffen durch einen neuen Bundesratsbeschluss vom 16. April 1918, der den schweizerischen Transportanstalten auf den normalen Taxen der Billets einfacher Fahrt 1. und 2. Klasse Zuschläge bis 40%, für solche 3. Klasse bis 30% gestattete. Des weitern wurde die Befugnis erteilt, die Zuschläge auf den Abonnementstaxen wie folgt zu erhöhen:

a) bei den Streckenabonnements von 40% auf 100%.
b) bei den gewöhnlichen Arbeiterabonnements von 20% auf 40%.
c) bei den Arbeiterabonnements mit Berechtigung zu einer Fahrt über Mittag von 40% auf 60%.[1])
d) die Generalabonnements wurden, nachdem sie seit dem Januar 1918 abgestellt gewesen waren, auf Verlangen des Eisenbahndepartementes wieder eingeführt, allerdings nur diejenigen mit 3-monatiger Gültigkeit. Dabei wurden folgende wesentlich erhöhte Sätze berechnet:

in 1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Fr. 600.—	Fr. 450.—	Fr. 300.—[2])

Die mit Abbruch des Krieges verknüpften Erwartungen für eine Rückgängigmachung dieser abnormen Taxverhältnisse wurden zunichte gemacht durch die fortschreitende Vermehrung der Betriebsausgaben, hauptsächlich verursacht durch die weitere Steigerung der Personalkosten und der Kohlenpreise. Die vorgesehene nochmalige Erhöhung der Taxen wurde nach konferenzieller Besprechung mit den SBB und im Einvernehmen mit dem Eisenbahndepartement für die Personentaxen auf durchschnittlich 10% festgesetzt.

1) Dabei mussten aber die Taxen der Streckenabonnements aller Art gegenüber denjenigen der gewöhnlichen Billets eine Ermässigung von mindestens 20 % aufweisen.

2) Die Wirksamkeit dieser im Jahre 1918 durchgeführten tarifarischen Kriegsmassnahmen für die BT ist daraus zu ersehen, dass die Einnahmen dank der Taxerhöhungen ungefähr gleich blieben, trotzdem die beförderte Personenzahl gegenüber dem Vorjahre um rund 20% zurückgegangen war.

Auf dem Wege des dringlichen Bundesbeschlusses[1]) wurden am 25. Juni 1920 die Transportanstalten ermächtigt, mit Wirkung auf den 1. August die vorgesehenen Zuschläge zu erheben. Nach dieser letzten Erhöhung der Tarife ergaben sich im Personenverkehr die folgenden Normaltaxen per Kilometer:

in der ersten Wagenklasse	16,5 Rp.
in der zweiten Wagenklasse	11,5 Rp.
in der dritten Wagenklasse	7,5 Rp.

Obwohl die auf 1. August in Kraft getretenen Taxerhöhungen eine fühlbare Einnahmenvermehrung bewirkten, wurde dadurch auch dem Aufkommen der Automobil-Konkurrenz wesentlich Vorschub geleistet, die sich im Personenverkehr vor allem in der Beförderung von Gesellschaften und Schulen bereits äusserte. Diese neue Tatsache war der hauptsächlichste Grund, dass man sich im Jahre 1921, trotz der schweren wirtschaftlichen Depression und der dadurch bewirkten schlechten Finanzlage der Eisenbahnen, bereits zu Taxherabsetzungen entschloss. Die Ermässigung betraf die Preise für Gesellschaften und Schulfahrten und die Wiedereinführung der festen Rundreisebillete zu ermässigten Taxen, sowie der kombinierbaren Billete. Nachdem die gespannte Finanzlage der meisten schweizerischen Transportanstalten die Möglichkeit eines allgemeinen Taxabbaues als verfrüht erscheinen liess, wurde von der BT als interne Massnahme zur Belebung des infolge der hohen Taxen darniederliegenden Sonntagsverkehrs auf 1. Mai 1922 die Einführung von Sonntags-Retourbilleten mit 20%iger Ermässigung auf den doppelten einfachen Taxen beschlossen.[2]) Diese neuartige Begünstigung war wohl vor allem als Gegenmassnahme gegen die oben erwähnte, beginnende Autokonkurrenz gedacht[3]), wie dies

1) Die Erledigung dieses Geschäftes durch die eidgenössischen Räte war notwendig geworden nach der am 3. April 1919 erfolgten Einschränkung der ausserordentlichen Vollmachten des Bundesrates.

2) Einer schon im Jahre 1913 an die Verwaltung gelangten Anregung zur Einführung von Sonntagsbillets auf der BT war damals nicht beigepflichtet worden mit der Begründung, dass das Bestreben nicht dahin gehen kann, «solche unerwünschte Ausnahme-Taxbildungen zu begünstigen. Wir sehen unsere Aufgabe darin, bei Einkehr guter Jahre die Personentaxen im ganzen später einmal nach Möglichkeit zu ermässigen» (Geschäftsbericht 1913, Seite 12).

Wäre die in diesen Worten enthaltene einheitliche und grundsätzliche Tarifpolitik durch Herabsetzung der Grundtarife im schweizerischen Verkehrswesen angewandt worden, so wären wir auch vom heutigen Tarifchaos verschont geblieben, das durch die im Sinne der Anti-Autopolitik gewährten Konkurrenztarife und Taxvergünstigungen ein Ausmass erreicht hat, dass man dessen Beseitigung bereits zu den Sanierungsproblemen zählen muss (vgl. das Votum von Dr. Gafner in der Nationalratssitzung vom 17. Dezember 1934).

3) Diese Massnahme auf preispolitischem Gebiet erklärt sich aus der beim Aufkommen der Autokonkurrenz üblichen fehlerhaften Ansicht, eine wirksame Abhilfe nur in tarifarischen Massnahmen zu finden. Die heutige Schärfe des Kampfes gegen das Automobil hat diese etwas primitive Auffassung dahin korrigiert, dass in Leistungsverbesserungen im Eisenbahntransportdienst ganz allgemein ein viel wirksameres Mittel gefunden wurde, um im Wettbewerb mit dem Automobil erfolgreich zu bleiben.

bei den heute bestehenden Sonntagsbillets unzweifelhaft der Fall ist. (In gleicher Richtung gingen auch die im Jahre 1923 gewährten Spezialretourbillets, die an Sonn- und Feiertagen für Fahrten nach dem Obertoggenburg und Romanshorn zur Ausgabe gelangten. Trotzdem diese in starkem Masse zur Belebung des Ausflugsverkehrs beitrugen, wurden sie gleichzeitig mit der vorgenannten Begünstigung aufgehoben und erst im Jahre 1928 wieder eingeführt.)

Der auf frühestens 1. Mai 1923 vorgesehene allgemeine Taxabbau wurde durch die wirtschaftlichen Folgen der Ruhrbesetzung, vor allem aber infolge der durch sie verursachten Kohlenverteuerung verunmöglicht. Obwohl die Kohlenversorgung durch Berücksichtigung neuer Bezugsquellen (vor allem polnisch Oberschlesien) und durch Leitung der Transporte über neue, vom Einmarsch der Franzosen unberührte Umwegsrouten, in quantitativer Hinsicht in befriedigendem Masse bewerkstelligt werden konnte, stellten sich die Kohlenpreise am Bestimmungsort bereits auf Ende April 1923 um zirka 50% höher als zu Anfang des Jahres. Die durch diese unerfreuliche Entwicklung naturgemäss empfindliche Steigerung der Betriebsausgaben konnte im Falle der BT allerdings teilweise wieder wettgemacht werden durch einen im September getätigten Einkauf eines grossen Quantums oberschlesischer Kohle zu ausserordentlich günstigen Preisen.[1])

Trotz ungünstiger Aussichten für die zukünftige Wirtschaftlichkeit des Betriebes sah man sich durch die Schrumpfung des Verkehrs veranlasst, auf 1. Januar 1924 neue Erleichterungen für die Benutzung der Bahn eintreten zu lassen. Im Anschluss an die parallel gehenden Taritmassnahmen bei den Bundesbahnen und den meisten schweizerischen privaten Transportanstalten wurden wiederum Retourbillete mit 20% Ermässigung und zehntägiger Gültigkeit eingeführt. Ferner wurde eine erhebliche Verbilligung der Generalabonnements zugestanden.

Damit hat die Personentarifentwicklung der BT bis auf den heutigen Tag im wesentlichen ihren Abschluss gefunden. Kleinere Aenderungen und Erleichterungen, die im Laufe der letzten Jahre in Anpassung an neue Verhältnisse und insbesondere an die fortwährend sich verstärkende Autokonkurrenz eingetreten sind, können im Rahmen dieser Arbeit übergangen werden.

Schon mehrmals wurden in der Schweiz Vorstösse gemacht zur Durchführung eines allgemeinen Taxabbaues im Personenverkehr. Da jede weitere Tarifreduktion infolge der voraussehbar fehlenden entsprechenden Frequenzsteigerung nur eine weitere Verschlechterung der heute schon bedenklichen finanziellen Lage der Privatbahnen mit sich bringen würde, mussten sich diese aber mit allen Kräften gegen eine diesbezügliche Zumutung wehren.

1) Der Einstandspreis stellte sich durchschnittlich auf rund Fr. 52.— per Tonne franko Romanshorn verzollt, während Lokomotivkohlen aus Frankreich, Belgien und England nach der gleichen Bestimmungsstation immer noch mehr als Fr. 80.— per Tonne kosteten.

besonders da ihnen der finanzielle Rückhalt des Bundes fehlt, wie ihn die SBB besitzen. Deshalb sollte sich auch die Aufmerksamkeit des immer wieder nach Tarifreduktionen rufenden Publikums heute viel mehr darauf richten, den Privatbahnen wieder zu einer finanziell gesicherten Lage zu verhelfen, durch die erst die Voraussetzungen geschaffen werden für die Gewährung niedrigerer Tarife. Im weitern ist auch stets im Auge zu behalten, dass alle durch einen Taxabbau entstehenden Einnahmenausfälle bei den Bundesbahnen letzten Endes doch wieder zu Lasten der Allgemeinheit fallen.

3. Die Gütertarife

Die Gütertarife der BT weisen im Grossen und Ganzen die gleiche Entwicklung auf wie die Personentarife, zeichnen sich aber infolge der unendlich verschiedenartigen Interessen einer neuzeitlichen Volkswirtschaft im Güterverkehr, durch eine weit grössere Mannigfaltigkeit aus. Diese ergibt sich nicht nur in den verschiedenartigsten zur Beförderung gelangenden Güterarten und in der Differenzierung der Tarife nach der Menge der aufgegebenen Güter (Wagenladung, 10 t, 5 t, Stückgut), sondern in der noch grössern Vielgestaltigkeit der Beförderungsart (Abfertigung als Eilgut, als Expressgut, als gewöhnliches Frachtgut etc.), vor allem aber im herrschenden Werttarifierungssystem.[1])

Eine eingehende Darstellung der jeweilig geltenden Gütertarife wäre zwar lohnend für einen Vergleich mit konkurrenzierenden Verkehrsmitteln, liegt aber nicht im Zweck einer Arbeit, die die Probleme einer einzelnen Privatbahn in mehr generellem Sinne behandeln will. Deshalb beschränken wir uns auch hier auf eine Uebersicht über die wichtigsten Tarifmassnahmen der BT im Güterverkehr, ohne die Ueberfülle der wohl interessanten Details zu erwähnen. Eine eingehende Behandlung erübrigt sich überdies auch aus dem bereits oben betonten Grund, dass die BT sowohl in Bezug auf die äussere Einteilung der Tarifierung als auch in der Wahl der Sätze im Grossen und Ganzen die SBB-Tarifordnung übernommen hat unter Hinzurechnung der genannten Entfernungszuschläge und daher keine spezifischen Eigenheiten bestehen.

1) Diese Vielgestaltigkeit der einer Volkswirtschaft von Seiten der Eisenbahnen angebotenen Leistungen im Güterverkehr und damit die starke Differenziertheit der Tarife, ist auch eine Folge davon, dass «das Bedürfnis nach steter Aenderung grösser ist, als der theoretisch geäusserte Wunsch nach tunlichster Stabilität». (Weissenbach: Das Eisenbahnwesen der Schweiz, II. Teil, S. 39.
Ferner trägt zur Komplizierung der Verhältnisse noch die Möglichkeit der Deklassifikationen bei, die «selbst im starren Rahmen des Normaltarifs eine ständige Fortentwicklung und Anpassung an neue Verhältnisse ohne Revision des Taxschemas» ermöglichen. (Staffelbach: a. a. O., S. 184.)

Die für die anfängliche Gütertarifpolitik der BT massgebenden Bestimmungen waren enthalten in der neuen einheitlichen Konzession vom 11. April 1907, die gegenüber den früher gültigen Konzessionen eine Erhöhung der Maximaltarife durch Gleichstellung mit den im Tarifgesetz für die Bundesbahnen vorgesehenen Sätze brachte. Die massgebenden Bestimmungen waren in weitgehendem Masse der sogenannten Normalkonzession, wie sie in der Botschaft des Bundesrates betreffend Form und Inhalt der neu zu erteilenden Eisenbahnkonzessionen vom 10. Juli 1873 enthalten ist, angenähert worden, durch die Aufnahme folgender Artikel:

Art. 16: «Jeder Reisende ist berechtigt, 10 kg Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.
Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 5 Rp. per 100 kg und per km bezogen werden.»

Art. 17: «Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.
Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 1,7 Rp. und deren niedrigste nicht über 1,1 Rp. per 100 kg und per km betragen soll.
Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 kg oder 5 t) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.
Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100% des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.
Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.»

Art. 18: Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000.— höchstens 1 Rp. per km zu erheben.»

Art. 19: Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkzeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 kg nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.»

Art. 20: Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln, usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.»

Art. 21: «Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 16 Rp. per Stück und km für die höchste und 2 Rp. für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40% erhoben werden.»

Art. 22: «Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rp.

Art. 23: «Für Strecken mit Steigungen über 12 ‰ kann der Bundesrat eine Erhöhung der Taxen im Sinne der Botschaft betreffend die Taxerhöhungen für Eisenbahnen mit grössern Steigungen, vom 11. September 1873 bewilligen.»

Das seit Aufnahme des Betriebes bei der BT gültige Tarifsystem steht in materieller Einheit zum «Reformtarifsystem» der SBB und unterscheidet einerseits zwischen Eilgut und Frachtgut, anderseits zwischen Stückgut und Wagenladungen. Für Stückgüter und für Wagenladungen in gewöhnlicher Fracht sind verschiedene Tarifklassen vorhanden. Wiewohl auch für Eilgut zwei Tarifklassen, eine für Stückgut und eine für Wagenladungen bestehen, enthält das Tarifschema nur die Sätze für Eilstückgut. Um eine möglichst grosse Anpassung an die mannigfaltigen Verhältnisse im Frachtgutverkehr zu erreichen, wurden neben zwei Stückgutklassen vier Tarifklassen für Wagenladungen aufgestellt, nämlich eine allgemeine und 3 Spezialtarifklassen, die ihrerseits noch in 2 Unterabteilungen zerfallen für Ladungen von 5000 kg (A, a) und für Ladungen von 10 000 kg (B, b).

Eine Zusammenstellung dieser Tarifierungsgrundlagen mit den auf den Tarifkilometer bezogenen Grundtaxen ergibt folgendes Schema:

	Eilstückgut	Frachtgut									
		Stückgut		Wagenladungen							
				Allgemeine Klassen		Spezialtarife					
						I		II		III	
		1	2	A	B	a	b	a	b	a	b
	Taxen für 100 kg in Rappen										
I. Streckentaxen:											
Für jeden Tarif-km	3,40	1,70	1,35	1,25	1,10	0,95	0,80	0,85	0,70	0,75	0,42
II. Expeditionsgebühren:											
1-20 km . . .	18,00	10,00		7,50		6,00		6,00		6,00	
21-39 km Zuschlag p. km	0,45	0,25		0,375		0.20		0,20		0,20	
40 km und mehr	27,00	15,00		15,00		10,00		10,00		10,00	

Diese Normalgütertarife wurden durch 21 Ausnahmetarife ergänzt, wie sie bei den schweizerischen Normalbahnen allgemein vorhanden waren. Dem landwirtschaftlichen Charakter der durchfahrenen Gegend und den Anforderungen der damals blühenden Stickereiindustrie trug die BT Rechnung durch die Gewährung weiterer Ausnahmetarife:

a) für Milch etc. im Abonnement.
b) für Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten;
c) für Anthrazit aus dem Wallis, Pyritabälle, Schlacken, Koksstaub, Lösch etc., sowie Stalldünger und Strassenkehricht;
d) für Stickböden, Garne und Rohstickereien (Fabriksendungen) in beschleunigter Fracht von und nach St. Gallen.

Die neue Konzession vom 15. April 1915 brachte, allerdings nur formell, eine weitgehende Vereinfachung, indem die praktisch schon bestehende Anwendung der Tarifnormen der Bundesbahnen auch im Gepäck-, Güter- und Viehverkehr an Stelle der bestehenden Höchstansätze in die Konzession aufgenommen wurde. Die abgeänderten massgebenden Bestimmungen lauteten:

In Art. 16: Für anderes Reisegepäck ist der Tarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden.»
In Art. 17: Für die Güterbeförderung sind die Warenklassifikation der schweizerischen Normalspurbahnen und der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden.»
In Art. 21: Für die Beförderung von lebenden Tieren ist der für die schweizerischen Bundesbahnen geltende Tarif anzuwenden.

Die Gütertarifmassnahmen in der Kriegszeit gingen durchwegs parallel mit den durch die erwähnten Bundesbeschlüsse ermöglichten Erhöhungen der Personentarife. Die erste durch den empfindlichen Einnahmenrückgang im Jahre 1915 bedingte Gütertariferhöhung trat auf 1. Oktober 1916 in Kraft.[1]) Diese tarifpolitische Neuregelung konnte auf die Dauer infolge der grossen Verteuerung nicht als eine endgültige erscheinen. Die BT wurde infolge der allgemeinen Unsicherheit der Lage vor allem durch das Zusammenschrumpfen der Transporte aus Deutschland betroffen. Daher konnten sich die Taxzuschläge, die für die Monate Oktober bis Dezember im eigentlichen Güterverkehr nur Fr. 7219.— oder ca. 4% abwarfen, nicht voll auswirken.

Die wesentliche Erhöhung der Kohlenpreise und die aus notorischen Gründen eingetretene allgemeine Steigerung der Betriebsausgaben machte die Einführung neuer Taxmassnahmen nötig. Die auf 15. März 1917 in Kraft gesetzten Zuschläge brachten im Wesentlichen eine Verdreifachung[2]) der

1) Bundesratsbeschluss vom 12. September 1916.
Staffelbach, a. a. O., S. 209 ff.
2) Eine Ausnahme von der konsequenten Verdreifachung der Zuschläge von 1916 machten die leicht erhöhten Sätze für halbe Wagenladungen und Stückgut.

erstmals angewandten Erhöhungen, mussten aber angesichts der beängstigend zunehmenden Betriebsausgaben schon auf den 22. Oktober gleichen Jahres abgelöst werden durch erheblich wirksamere Taxzuschläge[1]).

Die bei Behandlung der Personentarifentwicklung dargelegten Gründe führten auch im Güterverkehr in den Jahren 1918 und 1919 zu neuen Tarifmassnahmen und zwar stets im Sinne einer Verteuerung. Die bedenkliche Höhe der Tarife wird augenscheinlich, wenn man sich vergegenwärtigt, dass sich im Jahre 1918 die Einnahmen aus dem Güterverkehr der BT im Vergleich zum Vorjahre um 27% erhöhten, trotzdem die Zahl der beförderten Gütertonnen um rund 10% zurückgegangen war und trotzdem die Transporte auf der Strecke Romanshorn-St. Gallen infolge des Zusammenbruchs Deutschlands auf ein nie erlebtes Minimum sanken.

Die auch nach Friedensschluss fortschreitende Vermehrung der Betriebsausgaben veranlasste die schweizerischen Transportanstalten, auf den Sommer 1920 eine nochmalige Erhöhung der Taxen ins Auge zu fassen. Wenn gleich von verschiedenen Seiten die Fähigkeit des Verkehrs, eine allgemeine weitere Belastung zu ertragen, in Zweifel gezogen wurde, so hielt man eine solche Massnahme schliesslich doch der Not gehorchend für geboten, weil sonst unerträgliche Ausfälle zu erwarten gewesen wären. Nachdem diese neuen Taxen von der Bundesversammlung gutgeheissen worden waren, traten sie auf den 1. August 1920 in Kraft. Währenddem auf den Personentaxen eine nochmalige Erhöhung um durchschnittlich 10% eintrat, wurde der offenbar als tragfähiger erachtete Güterverkehr von einem durchschnittlich 12%igen Zuschlag betroffen.

In Anbetracht der damals gewaltig gestiegenen Warenpreise und Verdienstmöglichkeiten hätten die meisten Waren schon in einem früheren Zeitpunkte eigentlich eine wesentlich stärkere Belastung mit Frachtkosten ertragen; zu dieser Einsicht kam man aber bei den fast durchwegs notleidend gewordenen Bahnen erst, als es für eine Anpassung nach dieser Richtung bereits zu spät war.

Es ist ohne weiteres klar, dass die schlussendlich von den Eisenbahngütertarifen ausgehende Belastung vom schweizerischen Wirtschaftsleben als äusserst drückend empfunden wurde, ergab sich doch gegenüber dem vor dem Krieg geltenden Normalgütertarif eine Erhöhung von zirka 175% auf Strecken bis 100 km. Die sich aus diesem Grunde mehrenden Gesuche um Taxherabsetzungen wurden teilweise berücksichtigt durch die Wiedereinführung einer Anzahl Ausnahmetarife und durch Gewährung besonderer Verbilligungen zur Ermöglichung eines sonst ausbleibenden Verkehrs oder zur Aufnahme der Konkurrenz mit dem Auslande.

1) Die zur Anwendung gelangten Taxzuschläge sind aus den bezüglichen Bundesbeschlüssen zu ersehen. Wir führen sie in unserer Arbeit nicht auf, da sich schon bei Staffelbach (a. a. O., S. 216 ff) eine vorzügliche Zusammenstellung aller zur Anwendung gelangten Kriegszuschläge befindet.

Da ein in den Jahren 1923 und 1924 vorgesehener allgemeiner Taxabbau angesichts der unbefriedigenden Betriebsergebnisse bis auf weiteres hinausgeschoben werden musste, schloss man sich den auf 1. Januar 1925 von Seiten der SBB vorgenommenen Tarifmassnahmen an, die vor allem eine stärkere Staffelung der Gütertarife brachten. Es lag aber durchaus im Interesse einer raschen Beseitigung der herrschenden Wirtschaftskrise, dass man durch weitere Herabsetzungen der Tarife eine günstigere Entwicklung der Preise für lebenswichtige Güter zu erreichen suchte. Deshalb wurde auf den gleichen Zeitpunkt eine Ermässigung der Taxen für die Stückgutklasse 2 in Aussicht genommen, ferner die Schaffung eines neuen Sammelausnahmetarifs, enthaltend wichtige Rohstoffe der Industrie, lebenswichtige landwirtschaftliche Erzeugnisse, in der Schweiz gewonnene Rohmaterialien und wirtschaftlich bedeutende Abfallprodukte.

Zur Bekämpfung der immer unerträglicher werdenden Automobilkonkurrenz wurde auf Initiative der SBB im Jahre 1926 die SESA auf privatwirtschaftlicher Grundlage ins Leben gerufen. Da deren Hauptzweck — auf den gewerbsmässigen Autoverkehr derart einzuwirken, dass er mehr als bisher den Bahnen Zubringerdienste leistet, statt dieselben zu konkurrenzieren — vor allem für die Privatbahnen grosse Bedeutung besass, beteiligte sich auch die BT an dem neuen Unternehmen. Die Haupttätigkeit der SESA bestand zunächst in einer Neuordnung der bestehenden Camionnage-Verträge im Sinne einer Ermässigung der bezüglichen Taxen, dann aber vor allem im Abschluss von zahlreichen Verträgen mit Industriefirmen und Gruppen von solchen, die eine Neuaufnahme von Lastwagentransporten verhindern, oder bereits an das Auto übergegangene Transporte für die Bahn zurückgewinnen sollten. Auf Grund von zunächst nur provisorischen Beziehungen mit der SESA, die dann im Laufe des Jahres 1928 durch einen Vertrag festgelegt wurden, beteiligte sich auch die BT an zahlreichen solchen Frachtabkommen.[1])

Diese Art der Bekämpfung der Automobilunternehmungen konnte aber auf die Dauer für sich allein nicht genügend wirksam werden, sondern musste notwendigerweise durch einen Abbau der Taxen für hochtarifierende Güter, dann aber auch durch einschneidende Herabsetzung der Taxen auf kurze Distanzen unterstützt werden. Dieser allgemeine Taxabbau im Güterverkehr wurde von den konzessionierten schweizerischen Transportanstalten gemeinsam, mit dem 1. August 1929 in Kraft gesetzt[2]) und brachte folgendes Normaltaxschema:

[1]) An der ausserordentlichen Generalversammlung der SESA am 30. Januar 1939 wurde deren Liquidation beschlossen. Sämtliche von dieser Gesellschaft bis anhin getätigten Geschäfte gehen sukzessive auf die Bahnen über.

[2]) Diese Ermässigung schien sich umso eher zu rechtfertigen, als auch die Eisenbahnen ganz allgemein von der Konjunkturperiode 1927—1929 profitiert hatten. So stellte sich der Betriebsüberschuss der BT für das Jahr 1927 mit Fr. 1 146 922.— um rund 16% höher als im Vorjahre und erreichte damit den höchsten Betrag seit der Eröffnung des Betriebes. Sowohl in diesem Jahre als auch im Jahre 1928 konnten die Obligationenzinsen als auch die fälligen Anleihespesen dem Kanton St. Gallen in vollem Umfange vergütet werden.

Entfernungen	Eilgut	Stückgut		Wagenladungen							
				Allgemeine Klassen		Spezialtarife I		II		III	
		1	2	A	B	a	b	a	b	a	b
	Expeditionsgebühren pro 100 kg in Rappen										
1—30 km	60	30	30	16	16	16	16	16	16	16	16
31—40 km	60	30	30	20	20	20	20	20	20	20	20
41 km und mehr	60	30	30	22	22	22	22	22	22	22	22
	Streckentaxen pro 100 kg uud 1 km in Rappen										
1—100 km	9,20	4,60	3,72	2,14	1,78	2,02	1,61	1,98	1,52	1,69	1,25
101—150 km	6,90	3,45	2,77	2,14	1,78	2,02	1,61	1,98	1,52	1,69	1,25
151—200 km	5,10	2,55	2,03	2,14	1,78	1,68	1,34	1,40	1,07	0,86	0,63
201—300 km	2,72	1,36	1,08	1,46	1,21	1,14	0,91	0,95	0,73	0,59	0,43
301 km und mehr	1,70	0,85	0,68	0,66	0,55	0,53	0,42	0,43	0,33	0,27	0,20

Durch die einzigartige Klassifizierung der BT, für die Strecke Romanshorn-St. Gallen als Hauptbahn und für die Strecken St. Gallen-Wattwil und Ebnat-Nesslau als Nebenbahn, ergibt sich für unser Unternehmen noch eine Besonderheit inbezug auf die durch die Postverwaltung zu leistenden Entschädigungen. Auf Grund von Artikel 4, Absatz 1 des Nebenbahnengesetzes vergütet der Bund der BT für die Beförderung der Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe. Für die Beförderung der zu den Posttransporten gehörenden Kondukteure und der zu den Bahnpostwagen gehörenden Beamten und Angestellten wird eine Entschädigung von 40% der Taxe dritter Klasse per Fahrt und km vergütet. Die Beförderung von Bahnpostwagen wird mit dem gleichen Betrag per Postwagen-Achskilometer entschädigt.

Durch die Hauptbahnerklärung der Strecke Romanshorn-St. Gallen wurde die BT in bezug auf die Postentschädigung für diese Strecke empfindlich benachteiligt, da sie nur Anspruch auf Vergütung der Eilfrachttaxe für die Beförderung von verschlossenen Sendungen hat, welche das Gewicht von 5 kg übersteigen. Diese Regelung ergibt für die BT gegenwärtig schätzungsweise einen Ausfall von mindestens Franken 30 000.— jährlich, dessen Bedeutung für ihre Betriebsrechnung die Frage nach der Berechtigung dieser ermässigten Sätze für die Postbeförderung aufwerfen muss.

Für die Privatbahnen im Allgemeinen, ohne Rücksicht auf ihre Stellung als Hauptbahn oder Nebenbahn, ergibt sich die Forderung nach Stellung der

Postentschädigung auf neue Grundlagen aus den neuen verkehrspolitischen Verhältnissen, wie sie durch den Verlust der Monopolstellung der Eisenbahnen und den scharfen Automobilwettbewerb sich gebildet haben.[1])

Für die BT im Besonderen wird dadurch die Diskussion über die Hauptbahnerklärung von Neuem aufgerollt, die nicht nur für die Bahn als solche, sondern vor allem für den hinter ihr stehenden Kanton St. Gallen von grösster Bedeutung ist.

Die Klassifizierung der Strecke Romanshorn-St. Gallen als Hauptbahn im Jahre 1905 war in der Antwort des Eisenbahndepartementes auf den darauf hin von Seiten der BT ergriffenen Rekurs damit begründet worden, dass die BT eine wesentliche Alimentierung aus dem Durchgangsverkehr erhalten würde.[2]) Wenn man schon Mühe hat, in den ersten Betriebsjahren der BT eine grosse Beeinflussung der Betriebseinnahmen aus diesem Verkehr zu erkennen, so haben sich die Verhältnisse grundlegend verändert, seit die SBB Tarifmassnahmen ergriffen haben zum Zwecke der Gewinnung ausländischer Transporte für die längere Schweizerroute. Der BT wurden damit wertvolle Transporte entzogen, namentlich durch die Gewährung von Ausnahmetaxen für Kohle und Getreide ab Basel, die für eine grosse Menge die Instradierung über Basel mit sich brachten, währenddem diese früher, soweit Transporte in die Ostschweiz in Betracht fielen, über die BT gingen.

Dass das schweizerische Eisenbahndepartement wohl schon früher, vor allem aber seit Ergreifung dieser tarifpolitischen Massnahmen der SBB gegen die Konkurrenz ausländischer Routen, den Durchgangsverkehr der BT nicht allzu hoch einschätzte, geht aus einem Antwortschreiben des schweizerischen Bundesrates an die BT vom 10. September 1935 hervor. Die BT hatte in einer Eingabe an das genannte Departement vom 9. November 1934 in bezug auf den Verkehrsteilungsvertrag[3]) die Gleichstellung mit der für die Lötschbergbahn getroffenen weit günstigeren Regelung verlangt. Das Begehren wurde mit Hinweis auf die verschiedene volkswirtschaftliche Bedeutung beider Linien zurückgewiesen und vor allem damit argumentiert, dass die BLS einen gewissen Teil des internationalen Verkehrs, welcher früher den Weg über ausländische Routen nahm, für die Schweiz zu gewinnen im Stande

1) Vgl. Volmar: Die Revisionsbedürftigkeit des schweizerischen Eisenbahnrechtes, a. a. O., S. 509: «Einer vollständigen Neuordnung bedürfen die den Eisenbahnen durch die Art. 19 bis 24 auferlegten Lasten (Post, Militär etc.), soweit es die finanziellen Auswirkungen betrifft. Die Motive, die solche rechtfertigen, sind heute vollständig dahingefallen. Bei den SBB stellen diese Artikel (sind sie auf die SBB bei genauer Prüfung überhaupt anwendbar?) eine ungerechtfertigte Belastung einer statio fisci zugunsten einer andern statio fisci dar, die in den letzten Auswirkungen den Bund schädigen muss. Hinsichtlich der Privatbahnen können diese Artikel zu einer sicher nie beabsichtigten Belastung der Kantone führen.»
Der Entwurf zum neuen Eisenbahngesetz sieht für alle Leistungen der Bahnen für die Post eine «angemessene Vergütung» vor.

2) Siehe Seite 26.

3) Siehe Seite 133 ff.

war. Dagegen muss «bei aller Würdigung der volkswirtschaftlichen Bedeutung ihrer Unternehmung für die von ihrer Linie bedienten Landesgegend doch festgestellt werden, dass die Bodensee-Toggenburgbahn, wie übrigens die meisten schweizerischen Privatbahnen, hauptsächlich lokalen Interessen dient und für den internationalen Transitverkehr kaum in Frage kommt.»

Diese Erklärung des schweizerischen Eisenbahndepartementes steht in diametralem Gegensatz zu der von der gleichen Instanz abgegebenen Begründung für die Hauptbahnerklärung der Strecke Romanshorn-St. Gallen, und muss notwendigerweise in der einen oder andern Richtung eine Korrektur erfahren.[1])

Daneben darf nicht übersehen werden, dass in den Jahren, in denen die BT ihren Zinsverpflichtungen gegenüber dem Kanton St. Gallen nicht nachkommen kann, dieser der eidgenössischen Post auf indirektem Wege eine jährliche Subvention von mindestens Fr. 30 000.— zahlt. Eine schätzungsweise Berechnung aller aus der Hauptbahnerklärung der Strecke Romanshorn-St. Gallen entgangenen Postentschädigungen für die Jahre 1910—1938 ergibt die hohe Summe von rund 600 000 Franken. Diese besondere Belastung der Privatbahnen ganz allgemein zu Gunsten der eidgenössischen Post rechtfertigt sich im besondern noch aus dem gleichen Grunde nicht, den der Bund gegen die Belastung der SBB zu Gunsten der Postverwaltung in der Botschaft betreffend Vergütung ausserordentlicher Leistungen der Bundesbahnen in den Kriegs- und Nachkriegsjahren, vom 4. März 1929, anführte: «Die Grundsätze einer gesunden Administration verbieten die Belastung eines Verwaltungszweiges durch Leistungen, die ihrer Natur nach eigentlich andere Verwaltungen zu tragen hätten».[2])

Die Beziehungen der BT zu den SBB erschöpften sich bei Aufnahme des Betriebes nicht in dem Abschluss eines Betriebsvertrages, der den gesamten Betrieb der genannten Verwaltung übergab, sondern wurden erweitert durch den gesetzlich vorgeschriebenen Abschluss eines Konkurrenzvertrages im Güterverkehr. Durch das Bundesgesetz betreffend das Tarifwesen der SBB vom 27. Juni 1901 wurde die Instradierungsfreiheit, soweit es sich um Beziehungen zwischen den SBB und Privatbahnen handelt, weitgehend beschränkt durch die Bestimmung in Art. 21, Absatz 3:

«Wenn für Transporte von oder nach den Bundesbahnen die kürzeste Route ganz oder teilweise über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende

1) Soll die Strecke Romanshorn-St. Gallen Hauptbahn bleiben, so muss ihr auch ein entsprechender Anteil am Transitverkehr gewahrt bleiben, bezw. zurückgegeben werden (Tarifmassnahmen der SBB zur Leitung des Verkehrs über Basel!)
Im andern Fall ist jedoch diese Strecke zur Nebenbahn zu deklassieren mit den Folgen, die daraus inbezug auf die Mitbenützungsentschädigungen für die Gemeinschaftsobjekte mit den SBB und für die Postentschädigungen entstehen.

2) Bundesblatt 1929, 1, S. 302.

schweizerische Bahnstrecke führt, so kann, wenn diese geeignete Betriebsverhältnisse und ein gleichartiges Tarifsystem hat, über dieselbe die Bildung direkter Tarife und eine billige Teilung des Verkehrs beansprucht werden, letztere soweit dadurch wichtige Interessen der Bundesbahnen nicht verletzt werden. Die Distanzen berechnen sich hierbei nach den wirklichen Entfernungen, mit Ausnahme von Bahnstrecken, für welche erhöhte Taxen erhoben werden; für solche Strecken kommt ein entsprechender Distanzzuschlag in Ansatz.»

Dadurch wurde die Befugnis der Privatbahnen, die zur Beförderung aufgegebenen Güter bis zu Reichweite der eigenen Transportmittel selbst zu führen, und eine Verkehrsteilung mit Konkurrenzlinien je nach Zweckmässigkeit abzulehnen, beseitigt.

Der Vertrag zwischen der Generaldirektion der SBB und der Direktionskommission der BT über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr, vom 10./11. Dezember 1909 überlässt

A. der BT zur ausschliesslichen Bedienung über ihre Linien:
   1. den Güterverkehr zwischen den Binnenstationen der BT;
   2. den Güterverkehr zwischen den Binnenstationen der BT einerseits und den Gemeinschaftsstationen Romanshorn, St. Fiden, St. Gallen, Lichtensteig und Wattwil anderseits;
   3. den Güterverkehr zwischen den Gemeinschaftsstationen SBB BT unter sich.

B. Vom Verkehr zwischen Gemeinschaftsstationen und Orten, welche über solche hinausliegen wird die Teilung des Güterverkehrs in der Weise vereinbart, dass 35% den SBB und 65% der BT zufallen.

C. Im Transitverkehr wurde die hälftige Teilung durchgeführt.

Die in B und C festgesetzte prozentuale Verkehrsbeteiligung der konkurrenzierenden Linien wurde anfangs in den einschlägigen Gütertarifen durch entsprechende Zuweisung des Verkehrs nach Zeitabschnitten zum Ausdruck gebracht. Es berechtigte z. B. zur Bedienung des Verkehrs:

die Quote von 35% während 4 Monaten,
die Quote von 65% während 8 Monaten.

Um eine möglichst gleichmässige Belastung der in Betracht kommenden Linien zu erreichen[1]), war eine abwechslungsweise Instradierung des Verkehrs vereinbart worden, d. h. je nach der prozentualen Beteiligung jeder Route an der Bedienung des Verkehrs wurde für die einzelnen Monate des Jahres eine bestimmte Verwaltung transportberechtigt erklärt und es erfolgte jeweils je nach den Monaten ein ständiger Wechsel in der Instradierung. Durch diesen ewigen Wechsel wurde eine rationelle Ausnützung der Fahrgelegen-

1) Art. 3 letzter Absatz des Konkurrenzvertrages schrieb vor: «Dabei ist durch abwechslungsweise Instradierung des Verkehrs darauf Rücksicht zu nehmen, dass die in Betracht kommenden Linien stets möglichst gleichmässig belastet werden.»

heiten verunmöglicht und eine Reihe von Unannehmlichkeiten geschaffen. So schuf die ungleiche Beanspruchung der BT mit Gütertransporten vor allem ein Missverhältnis zwischen der Zahl und der Ausnützung der dem Güterverkehr dienenden Züge: in den ersten Monaten eines Quartals gelang es nicht, die einmal vorhandenen und nötigen Züge richtig auszunützen. Deshalb wurde als Anfang einer Vereinfachung des gesamten Instradierungswesens im Güterverkehr für den Verkehr von Lindau und weiter nach der Schweiz auf 1. Januar 1912 die Naturalteilung aufgehoben. An deren Stelle erhielt die BT den ganzen Verkehr zugewiesen mit der Auflage, die SBB mit einer dem Konkurrenzvertrag entsprechenden Quote des Reingewinns zu entschädigen. Diese für beide Unternehmungen günstigere Vereinbarung wurde auf 1. Mai 1913 in der Weise erweitert, dass eine einheitliche Instradierung über die BT für alle Transporte vereinbart wurde, für welche diese die kürzeste Route bildet oder zu bilden mithilft, bei entsprechender Beteiligung der SBB am Reingewinn.

Die Frage nach der Berechtigung dieser Verkehrsansprüche der SBB hat von der Entstehungsgeschichte des Art. 21 auszugehen.

1. Durch die Verstaatlichung der vier grössern Hauptbahnnetze war für die neuen SBB eine eigentliche Machtstellung geschaffen worden, deren Ausnützung im Interesse der Privatbahnen durch den Art. 21 des Tarifgesetzes in zwei Richtungen eingeschränkt worden war:
   a) «Die vor dem 1. Juli 1901 bestehenden Vereinbarungen betreffend Teilung des Verkehrs dürfen für die nicht den Bundesbahnen angehörenden schweizerischen Bahnstrecken unter gleichbleibenden Verhältnissen nicht ungünstiger gestaltet werden». (Art. 21, Absatz IV).
   b) Neuen Bahnen wurde eine Gewähr dafür geboten, dass sie im Wettbewerb mit den SBB einen Teil des Verkehrs bekommen würden, wenn der kürzeste Weg über ihre Linien führt.
2. Die in diesem Zusammenhang weit wichtigere Aufgabe des Art. 21 lag aber darin, die Bundesbahnen vor zu weitgehenden Verkehrsentziehungen durch Abkürzungslinien privater Unternehmungen zu schützen, d. h. man wollte die SBB «vor der Gefahr bewahren, einen Verkehr ganz oder teilweise abgeben zu müssen, welcher ihnen bisher angehört hat und dessen Wegfall die Einnahmen in erheblichem Masse mindern oder die Transportverhältnisse in sehr nachteiliger Weise beeinflussen müsste.»[1])

Diese Bestimmung schafft also nicht eine für die schweizerischen Eisenbahnen allgemein verbindliche, gesetzliche Rechtsnorm betreffend die Regelung der Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr, sondern wurde vom Bunde als Eigentümer der SBB aus rein finanziellen Erwägungen erlassen. Darin liegt denn auch ein seltsamer Widerspruch zu der in Art. 3 des Eisen-

1) von Planta: Berichterstatter der nationalrätlichen Kommission, Stenographisches Bulletin 1901, S. 170.

bahngesetzes dem Bunde zugewiesenen Aufgabe, «im allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren zu suchen.» Dieser Pflicht ist der Bund in den einzelnen Landesgegenden von allem Anfang an in sehr ungleicher Weise nachgekommen. Währenddem zunächst der Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes gänzlich der Privatinitiative überlassen wurde, beteiligte sich der Bund finanziell bei der Erstellung einiger Privatbahnen (Gotthardbahn, Rhätische Bahn, und Lötschbergbahn). Die im Anfang dieses Jahrhunderts durchgeführte Verstaatlichung kam insofern einer ungleichen Behandlung der Kantone gleich, als einzelne derselben beinahe ausschliesslich Staatsbahnlinien erhielten, andere dagegen nur verhältnismässig wenige oder gar keine. Einige Kantone wurden als Folge der unkonsequenten Durchführung des Staatsbahngedankens von Eisenbahnlasten fast vollständig befreit, während andern aus dem Betrieb von für sie lebenswichtigen Privatbahnen zum Teil ganz erhebliche finanzielle Belastungen überlassen wurden. Um die in der Passivität des Bundes in Sachen Eisenbahnbau liegende Gefahr für den unerlässlichen Ausbau des für die Volkswirtschaft aller Kantone wichtigen Eisenbahnnetzes zu mildern, wurde durch anstandslose Konzessionierung und die erwähnten Subventionierungen die Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes durch die Kantone gefördert.

Diese, auch nach der Verstaatlichung betriebene bewusste Förderung des privaten Eisenbahnbaues durch den Bund kann u. E. nicht in Einklang gebracht werden mit der in Art. 21 des SBB-Tarifgesetzes ebenso bewussten Benachteiligung der Privatbahnen, die sich notwendigerweise indirekt in einer Erhöhung der Eisenbahnlasten gerade jener Kantone auswirken muss, die von der Verstaatlichung nicht in hohem Masse profitierten. Auf alle Fälle konnte es nicht im Sinne der geforderten allgemeinen Entwicklungsförderung der Eisenbahnverbindungen liegen, wohl den Bau von Privatbahnen zu begrüssen, diesen aber das notwendige Korrelat, nämlich die Vollausnützung der durch die neuen Linien gebotenen Betriebsmöglichkeiten vorzuenthalten.

Dabei wurde auch von Bundes wegen die Bedeutung der Privatbahnen in der schweizerischen Volkswirtschaft stets restlos anerkannt. Ein in diesem Zusammenhang interessanter Passus aus der Botschaft zum Entwurfe eines Bundesgesetzes über die Beteiligung des Bundes an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender privater Eisenbahnunternehmungen vom 23. April 1937, mag dies in charakteristischer Weise beleuchten: «Die bedeutende Rolle, welche die Privatbahnen tatsächlich erfüllen und die ihnen der Bund durch sein Konzessionsrecht zugedacht hat, steht somit unzweifelhaft fest[1]). Beschränkt sich auch, im allgemeinen betrachtet, die Rolle eines wesentlichen Teils der schweizerischen Privatbahnen neben der Bedienung des Lokalverkehrs auf diejenige einer Zubringerin für die Bundesbahnen oder eine andere grössere Privatbahn, so erfüllt ein anderer

1) a. a. O., S. 37.

Teil von ihnen unbestrittenermassen im Interesse grösserer Landesteile auch selbständig wichtigere volkswirtschaftliche Aufgaben, gleichgültig ob sich die betreffenden Bahnen dabei in Konkurrenz zu den Bundesbahnen befinden, oder abseits von deren unmittelbaren Einflusssphäre stehen».[1])

Eine sinnvolle Interpretation dieser Anerkennung müsste doch auch vom Bunde die Unterstützung der Privatbahnen zur Bewältigung dieser ihnen zugedachten volkswirtschaftlichen Aufgaben verlangen, gleichgültig, ob sich dabei eine Konkurrenzierung der SBB ergäbe oder nicht.[2])

Der Vorwurf einer fehlenden Logik konnte bei Entstehen des SBB-Tarifgesetzes allenfalls noch damit zurückgewiesen werden, dass zur Verhinderung des Baues von Spekulationsbahnen die Notwendigkeit vorgelegen habe, den Bundesbahnen in der Güterinstradierungsfrage möglichst freie Hand zu lassen, damit sie nicht durch den Verlust wichtigen Transitverkehrs geschädigt würden.[3]) Diese Argumentation stand aber damals schon auf schwacher Grundlage, da ja die meisten gebauten Privatbahnen, soweit sie für eine «Wegnahme» des Transitverkehrs überhaupt in Betracht kamen, eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit und ein unmissbares Glied im Netz der SBB darstellen. Hätte der Bund selbst Bahnen gebaut und sich nicht einfach auf den Rückkauf bestehender Bahnen beschränkt, so hätte er sicherlich einige derjenigen Privatbahnen (auf alle Fälle die Lötschbergbahn, die Bern-Neuenburgbahn, die BT und einen Teil der Rhätischen Bahn) als Bundes-

1) a. a. O., S. 36.

2) Es ist in diesem Zusammenhang äusserst interessant, dass auf diese Umstände schon in der Eingabe des Landammanns und Regierungsrates des Kantons St. Gallen an den schweizerischen Bundesrat, vom 29. Juni 1901, hingewiesen wurde, indem dort erklärt wird: «Sollte diesfalls eingewendet werden wollen, dass die BT den Bundesbahnen etwelchen Verkehr entziehen werde, so darf mit Nachdruck betont werden, dass eine derartige Theorie volkswirtschaftlich unhaltbar ist und es wenigstens den Staatsbahnbehörden nicht sonderlich gut anstehen würde, gegenüber der sehr notwendigen Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in neuen volksreichen Gebieten diese oder ähnliche Theorien direkt oder indirekt wirksam werden zu lassen. — Herr Oberingenieur Moser war durchaus berechtigt, zu erklären: . . . dass es sich weniger um eine Konkurrenzlinie, als vielmehr um eine Bahn handelt, welche einen vollständig neuen Verkehr schaffen wird.» (S. 4.)

3) Diese Furcht vor der heute überlebten Gefahr spekulativer Tätigkeit der Eisenbahnen erscheint in der immer noch geltenden schweizerischen Eisenbahngesetzgebung noch mancherorts, und mit vollem Recht sieht Volmar gerade darin einen Grund für die Revisionsbedürftigkeit unseres Eisenbahnrechtes. So ging auch das eisenbahnrechtliche Grundgesetz von 1872 «aus einer Zeit hervor, in der sich die schweizerischen Eisenbahnen im Besitz von Privatgesellschaften mit spekulativem Einschlage befanden und in der die Anschauung herrschte, es müssten die öffentlichen Interessen gegenüber den privaten spekulativen Interessen der Eisenbahngesellschaften kräftig verteidigt werden. Heute stecken aber in den meisten «Privatbahnen» fast ausschliesslich öffentliche Gelder, geliefert durch Kantone und Gemeinden. Damit sind diese Bahnen des spekulativen Charakters entkleidet worden und haben sich selbst zu Vertretern der öffentlichen Interessen entwickelt.»
Die Revisionsbedürftigkeit des schweiz. Eisenbahnrechtes, S. 503.

bahnlinie erstellen müssen, die er durch Art. 21 wissentlich benachteiligt. Heute fällt die Gefahr des Baues einer Konkurrenzlinie zur SBB gänzlich ausser Betracht, da der Ausbau des schweizerischen Haupteisenbahnnetzes als abgeschlossen gelten muss, und da die Bundesversammlung (und damit die weitgehend parallel gehenden Bundesbahninteressen) die Kompetenz zur Konzessionsverweigerung besitzt, falls der volkswirtschaftliche Nutzen der neuen Bahn den allfälligen Verkehrsverlust der SBB nicht zu rechtfertigen vermag.

Wenn u. E. schon durch diese Tatsache die Existenzberechtigung der genannten Gesetzesbestimmung erschüttert wird, haben die seit Bestehen des Tarifgesetzes radikal geänderten Verkehrsverhältnisse, vor allem die gewaltige Entwicklung des Automobils und die wirtschaftlichen und sozialpolitischen Nachwirkungen des Krieges, dieser Gesetzesvorschrift die Grundlage gänzlich entzogen.

Cessante ratione legis, cessat lex ipsa!

Der Autowettbewerb hat dabei die Bedeutung der Privatbahnen als Zubringerlinien für die SBB in ungeahntem Masse gefördert. Würden die von den Privatbahnen im übergehenden Verkehr getätigten Transporte durch Lastwagen ausgeführt, so gingen sie zum weitaus grössten Teil auch für die SBB verloren, auf alle Fälle für die relativ kurzen Streckenanteile mit den hohen Nahverkehrstaxen. Diese wertvolle Unterstützung der SBB durch die Privatbahnen im Abwehrkampf gegen den für jene ebenso ruinösen Automobilwettbewerb gibt diesen das Recht, von den SBB in jeder Weise wirksam unterstützt zu werden. «Die Erfahrungen der Krisenzeit, parallel mit denjenigen, die wir während der Kriegszeit machen mussten, haben eindringlich die Notwendigkeit einer nationalen schweizerischen Transportwirtschaft ergeben. Eine solche kann aber nur verwirklicht werden, wenn man auch über eine nationale Transportpolitik verfügt.»[1]) Zur Schaffung der Grundlagen für eine solche einheitliche Ausrichtung aller Verkehrsträger gehört u. E. aber in erster Linie die Streichung des durch die Verhältnisse vollständig überholten Art. 21 des SBB-Tarifgesetzes, wodurch der Beweis erbracht würde, dass man gewillt ist, aus der oft geforderten Koordinierung der Interessen auch irgendwelche praktische Folgerungen zu ziehen.

Sicher haben gerade solche Benachteiligungen der Privatbahnen durch den Bund, Dr. Gafner veranlasst, in der Nationalratssitzung vom 17. Dezember 1934 darauf hinzuweisen, «dass die kantonalen und Privatbahnen zu einem guten Teil durch Massnahmen des Bundes und der Bundesbahnen in ihre gegenwärtigen finanziellen Schwierigkeiten hineingeraten sind und dass der Bund deshalb die moralische Pflicht hat, auch ihnen für ihren Wiederaufbau beizustehen».[2])

[1]) Botschaft zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die SBB, v. 24. November 1936, S. 50.
[2]) Stenographisches Bulletin 1934, S. 993.

B. Die Entwicklung des Verkehrs

1. Der Personenverkehr

Reisende:

	Jahr	I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse		Total
		Im Ganzen	%	Im Ganzen	%	Im Ganzen	%	
[1]	1910	109	0,0	47 690	8,09	541 452	91,89	589 251
	1911	1430	0,1	159 048	6,58	2 254 880	93,36	2 415 358
[2]	1912	1342	0,1	155 940	6,19	2 361 058	93,76	2 518 340
	1913	1310	0,1	155 927	5,76	2 550 721	94,19	2 707 958
	1914	1792	0,1	124 828	5,57	2 114 538	94,35	2 241 158
	1915	739	0,1	102 082	4,9	1 988 474	95,00	2 091 295
	1916	1186	0,1	115 602	5,2	2 105 907	94,7	2 222 695
	1917	685	0,1	99 557	5,2	1 800 216	94,7	1 900 458
	1918	861	0,1	83 419	5,3	1 482 236	94,6	1 566 516
	1919	338	0,1	89 767	4,8	1 781 184	95,1	1 871 289
	1920	295	0,1	98 899	4,4	2 147 169	95,5	2 246 363
	1921	203	0,1	72 533	3,4	2 031 077	96,5	2 103 813
	1922	242	0,1	73 170	3,3	2 121 247	96,6	2 194 659
	1923	119	0,0	58 477	2,6	2 173 721	97,4	2 232 317
	1924	92	0,1	63 601	2,5	2 402 556	97,4	2 466 249
	1925	105	0,1	65 661	2,5	2 487 056	97,4	2 552 822
	1926	127	0,1	66 202	2,6	2 403 584	97,3	2 469 913
	1927	144	0,1	79 913	2,9	2 615 165	97,0	2 695 222
	1928	144	0,1	78 459	2,9	2 625 207	97,0	2 703 810
	1929	135	0,1	82 969	2,9	2 699 473	97,0	2 782 577
	1930	143	0,1	86 848	3,1	2 664 952	96,8	2 751 943
	1931	153	0,1	86 005	3,1	2 603 774	96,8	2 689 932
[3]	1932	131	0,0	75 799	2,8	2 659 297	97,2	2 735 227
	1933	438	0,0	74 144	2,6	2,773 260	97,4	2 847 842
	1934	317	0,0	65 536	2,3	2 734 272	97,7	2 800 125
	1935	282	0,0	61 527	2,3	2 637 659	97,7	2 699 468
	1936	294	0,0	58 307	2,2	2 541 280	97,8	2 599 881
	1937	301	0,0	58 422	2,2	2 625 772	97,8	2 684 495
	1938	317	0,0	58 282	2,2	2 613 755	97,8	2 672 354

1) Betriebseröffnung der Strecke Romanshorn-Wattwil: 3. Oktober
2) Betriebseröffnung der Strecke Ebnat-Nesslau: 1. Oktober.
3) Inpachtnahme der SBB-Strecke Wattwil-Ebnat-Kappel am 1. Juni.

2. Der Güterverkehr

Tonnen:

Jahr	Gepäck	Tiere	Güter aller Art	Poststücke über 5 kg	Gesamtgewicht
1910	1468	615	41 622		43 705
1911	6802	2525	224 834		234 161
1912	7428	3330	269 903		280 661
1913	7908	3616	289 439		300 963
1914	7021	3696	271 229		281 946
1915	8331	4495	237 867	1599	252 292
1916	7677	5403	270 067	1487	284 634
1917	6994	4232	267 317	1277	279 820
1918	5600	3997	246 299	1536	257 432
1919	4633	3226	231 125	1970	240 954
1920	5016	2719	242 445	1465	251 645
1921	3976	2913	215 415	1631	223 935
1922	4308	3560	263 739	1394	273 073
1923	4559	4226	238 728	1505	249 218
1924	4730	5299	262 719	1533	274 281
1925	4274	4523	240 210	1573	250 580
1926	4080	4035	243 559	1444	253 118
1927	3975	3904	244 896	2078	254 853
1928	3670	4112	239 592	2095	249 469
1929	3632	3976	267 559	2122	277 289
1930	3270	4350	244 454	2094	254 168
1931	3101	3860	264 885	2087	273 933
1932	2745	4154	254 269	2008	263 176
1933	2664	4017	230 439	1842	238 962
1934	2464	4150	209 713	1828	218 155
1935	2299	4426	187 804	1775	196 304
1936	2244	4630	179 842	1711	188 427
1937	2241	4373	193 926	1982	202 522
1938	2218	2950	173 224	1915	180 307

IV. KAPITEL

Die Betriebsverhältnisse

1. Allgemeines

Zur Beschwichtigung derjenigen Unternehmungen, die nicht in die Verstaatlichungsaktion des Bundes einbezogen wurden, hatte der Bundesrat oft darauf hingewiesen, «dass sich für solche Eisenbahnen auf dem Wege der Betriebsübernahme durch den Bund die Möglichkeit biete, von den Vorteilen des Staatsbetriebes ebenfalls Nutzen zu ziehen».[1]) Deshalb war schon in einem Schreiben des Initiativkomitees der BT an die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen, vom 24. Dezember 1901, der Absicht der damaligen leitenden Persönlichkeiten Ausdruck gegeben worden, die BT in den Bundesbahnbetrieb überzuführen.

Trotzdem die SBB die Verwaltung unseres Unternehmens darauf aufmerksam gemacht hatten, dass der Selbstbetrieb zum mindesten nicht teurer zu stehen kommen würde, entschloss sich die BT grundsätzlich von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen und ihren Betrieb genannter Verwaltung zu übergeben. Massgebend war dabei die Aussicht auf die Besorgung des Betriebes durch eingeschultes Personal, ferner die Erwartung auf Einbeziehung in einen durchgehenden Betrieb über Romanshorn und Wattwil hinaus. Dazu kam noch die Hoffnung auf grösseres Ansehen der Bahn, als wenn sie als kleines Unternehmen auch nach Aussen völlig selbständig auftreten würde.

Nach der endgültigen Klassifizierung der Strecke Romanshorn-St. Gallen zur Hauptbahn schien allerdings ein Hindernis für die Ueberführung der BT in den Bundesbahnbetrieb gegeben durch die ausdrücklich auf Nebenbahnen sich beschränkende Formulierung des Art. 5 des Rückkaufsgesetzes vom 15. Oktober 1897:

«Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen, sowie in

1) Botschaft zum Entwurfe eines Bundesgesetzes über die Beteiligung des Bundes an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender privater Eisenbahnunternehmungen, vom 23. April 1937, S. 9.

die zwischen den genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen etwa vereinbarten Betriebsverträge einzutreten.»

Die Direktionskommission der BT richtete deshalb an das Eisenbahndepartement ein Gesuch um authentische Interpretation dieser Gesetzesbestimmung und erhielt daraufhin folgende Antwort:

> Wir sind der Ansicht, dass der Wortlaut des genannten Art. 5 kein Hindernis dagegen bildet, dass die Bundesbahnen den Betrieb solcher Bahnen übernehmen, welche nicht unter die Nebenbahnen im Sinne des Gesetzes vom 21. Dezember 1899 fallen. Die Absicht des Gesetzgebers war unzweifelhaft, die in die erste Verstaatlichungsperiode nicht inbegriffenen Bahnen und zwar alle ohne Ausnahme, dadurch zu begünstigen, dass ihnen die Möglichkeit offen gelassen wurde, mit den Bundesbahnen Vereinbarungen über den Betrieb durch letztere zu treffen. Das ergibt sich klar aus den gefallenen Voten.»[1])

Damit war der Weg geebnet für die Verhandlungen über die Frage einer Betriebsführung der BT durch die Bundesbahnen. Dabei proponierte die BT zunächst den Abschluss eines Pachtvertrages, wie er damals für die Linie Vevey-Chexbres bestand und von welchem sie sich alle Vorteile, welche vom einheitlichen Betrieb erwartet werden durften, versprach. Es wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass es dem Sinn und Geist des, schon in der oben erwähnten Interpretation des Art. 5 des Rückkaufsgesetzes zum Ausdruck kommenden Hauptgedankens der schweizerischen Eisenbahnpolitik, nämlich einer möglichsten Zentralisation und Vereinheitlichung, zuwiderlaufen würde, wenn die BT selbständig betrieben werden müsste. Für einen Pachtvertrag sprach ferner die Notwendigkeit einer beträchtlichen Entlastung der sehr stark befahrenen, einspurigen und daher betriebstechnisch ungünstigen Strecke St. Gallen-Rorschach. Es wurde betont, dass es dadurch den SBB möglich werde, von Romanshorn aus mehr Güter als von Gesetzes (Tarifgesetz!) oder Vertrages (Verkehrsteilungsvertrag!) wegen der günstigeren Linie Romanshorn-St. Gallen zufallen würden, dieser zuzuweisen und dadurch den doppelspurigen Ausbau der Strecke St. Fiden-Rorschach zu verschieben. Des Fernern wurden die Bundesbahnen darauf verwiesen, dass die Rickenbahn Wattwil-Uznach-Rapperswil erst durch die Angliederung der Linie von Romanshorn her rationell und möglichst ökonomisch betrieben werden könne. Im Uebrigen kommt in unserem geschichtlichen Abriss deutlich zum Ausdruck, dass alle an der Linie interessierten Kreise die neuen verkehrspolitischen Vorteile nur von der BT und der Rickenbahn zusammen erwarteten und überhaupt das Bestehen der einen Bahn ohne die andere in Frage gestellt, wenn nicht ausgeschlossen gewesen wäre. Dazu wurden die eigenen Interessen der SBB noch dahingehend besonders unterstrichen, dass trotz des Art. 21

[1]) Geschäftsbericht 1905, S. 7.

des SBB-Tarifgesetzes die BT in der Lage sei, für die SBB eine nicht zu unterschätzende und vielleicht sogar unangenehme Konkurrenz im Güter- wie im Personenverkehr zu werden.

Dieser von Seiten der BT angebotene Verzicht auf eine volkswirtschaftlich verwerfliche gegenseitige Konkurrenzierung im Eisenbahnwesen konnte aber in Verbindung mit verschiedenen andern Gründen die SBB von den Vorteilen eines Pachtvertrages nicht überzeugen. Sie schlugen ihrerseits den Abschluss eines Betriebsvertrages vor gegen Vergütung der wirklichen Kosten und erklärten dabei ihre Bereitwilligkeit, die BT im Interesse des allgemeinen Verkehrs mit dem gleichen Wohlwollen bedienen zu wollen, wie wenn sie Bundesbahneigentum wäre.

Trotz mehrerer konferenzieller Besprechungen gelang es der BT nicht, ihre Forderung um Aufnahme eines durchgehenden, ununterbrochenen Betriebes Romanshorn-Rapperswil in den Betriebsvertrag im gewünschten Masse durchzusetzen, da die SBB sich dazu aus Rücksichten auf den Fahrplan und den Wagendurchgang ablehnend verhielten.[1]) Ausschlaggebend war dabei vor allem die Gebundenheit des Fahrplans der BT, in St. Gallen namentlich durch die dort aufzunehmenden Anschlüsse von Arbon-Rorschach und der Rheintallinie, in Wattwil durch die Anschlüsse von Wil und vom Obertoggenburg, ferner in Fortsetzung durch den Ricken durch die Anschlüsse in Uznach. Da der Wagendurchgang sich nach den Bedürfnissen zu richten hat, musste neben dem von Seite der BT gewünschten durchgehenden Betrieb über St. Gallen auch der Durchgang der Bundesbahnlinie von Wil nach Uznach-Rapperswil festgehalten werden. Dabei spielte wahrscheinlich auch der Umstand mit, das es zur Zeit dieser Verhandlungen schien, als ob der Betrieb Wil-Wattwil-Uznach vor demjenigen der BT aufgenommen werden könnte und sich diese daher nach Massgabe der eintretenden Entwicklung des Verkehrs hätte anschliessen müssen.[2])

Da die Bereinigung des Konkurrenzvertrages[3]) sich unerwartet in die Länge zog, kam es erst kurz vor Betriebseröffnung zum Abschluss des Vertrages zwischen der Generaldirektion der SBB in Bern und der Direktionskommission der BT in St. Gallen betreffend den Betrieb der BT, vom 18. Juni 1910.

Nach Art. 1 übertrug die BT (Romanshorn-St. Gallen-Wattwil) den SBB den Betrieb ihrer Bahnlinie gemäss den Konzessionsbestimmungen und den

1) Nachträglich erkannte man aber in einem Durchgang ganzer Züge von Romanshorn bis Rapperswil, bezw. bis Zürich über die rechtsufrige Zürichsee-Linie schliesslich derartige betriebliche Vorteile für beide Verwaltungen, dass kurz nach Abschluss des Betriebsvertrages die vorerwähnte Forderung der BT doch verwirklicht wurde.

2) Diese Erwartung trat dann allerdings infolge unvorgesehener Schwierigkeiten am Rickentunnel nicht ein. Die Rickenbahn Wattwil-Uznach wurde gleichzeitig mit dem Hauptstück der BT Romanshorn-Wattwil am 3. Oktober 1910 dem öffentlichen Verkehr übergeben.

3) siehe Seite 133 ff.

auf den Betrieb von Eisenbahnen bezüglichen eidgenössischen Gesetzen, Verordnungen und Reglementen.[1])

Art. 2 formulierte die von den SBB übernommenen Verpflichtungen, die vor allem folgendes umfassten:

a) Den Dienst auf den Gemeinschaftsstationen Romanshorn, St. Fiden, St. Gallen, Lichtensteig und Wattwil, sowie auf den Strecken St. Fiden-St. Gallen und Lichtensteig-Wattwil, gemäss den hierüber abgeschlossenen Spezialverträgen.
b) Den übrigen Bahnerhaltungs- und Bahnbewachungsdienst, die Bahnpolizei, den Stations- und Zugsdienst, den Fahrdienst, den Unterhalt der Lokomotiven und des sonstigen Rollmaterials, die Lieferung sämtlicher Materialien, Formulare und Drucksachen etc., die Stellung des gesamten Personals für diese Dienste.
c) Die Ausarbeitung der Tarife auf Grundlage des Konkurrenzvertrages vom 10./11. Dezember 1909, deren Drucklegung und Publikation nach erfolgter Zustimmung seitens der BT und der Genehmigung der zuständigen Behörden.
d) Die Aufstellung der Fahrpläne im Einvernehmen mit der BT.

Wie schon aus den Kostenvoranschlägen zu ersehen ist, lieferte die BT das für den Betrieb notwendige Rollmaterial, d. h. die Lokomotiven, sowie die Personen-, Gepäck-, Güter- und Dienstwagen. Die gesamte Verwaltungstätigkeit der BT beschränkte sich nach Abschluss dieses Vertrages im wesentlichen nur noch auf Baufragen, auf Erledigung der laufenden Geschäfte, d. h. vor allem auf finanzielle Fragen; dazu kam noch die Befugnis, die Grundlagen ihrer Tarife für den Personen-, Gepäck- und Viehverkehr nach eigenem Ermessen und für den Güterverkehr nach Massgabe des Konkurrenzvertrages festzusetzen und ferner bei der Aufstellung der Fahrpläne mitzuwirken.

Der Vertrag basierte auf der Grundlage, dass eine genaue Rechnungsstellung nach effektiven Einnahmen und Ausgaben erfolgte. Auf einem vom Rechnungswesen der SBB getrennt geführten Spezialkonto wurden einerseits alle aus dem Betrieb der BT resultierenden Einnahmen für Transporte, Mieten, Pacht und verschiedene Leistungen gutgeschrieben. Das Konto wurde anderseits belastet mit den den SBB geschuldeten Beträgen für die Betriebsausgaben, so namentlich:

den Betriebskosten und der Kapitalverzinsung für Gemeinschaftsanlagen und Gemeinschaftsstrecken gemäss den Spezialverträgen;

den Ausgaben für den Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst, ferner für den Stationsdienst, wobei für diese Kategorien die Ausgaben für das Personal von Seiten der BT voll entschädigt werden mussten;

1) Durch einen Nachtrag zum Betriebsvertrag wurde im Jahre 1912 die den SBB ebenfalls anvertraute Führung des Betriebes auf der Strecke Ebnat-Nesslau, die in einem Zug mit der Linie Wil-Ebnat stattfand, geregelt.

den Verausgabungen für Zugs-, Fahr- und Visiteurdienst, mit Ausnahme des Personals, für welches pro geleisteten Kilometer je nach Dienststellung abgestufte Sätze zur Anwendung kamen.[1])

Bei den Kosten für den Unterhalt des Rollmaterials in den Werkstätten der Bundesbahnen musste die BT den SBB über die Deckung der Generalunkosten hinaus noch einen Zuschlag von 100% zu den Arbeitslöhnen vergüten. Der sonst bei Betriebsverträgen mit den SBB übliche Zuschlag von 5% aller Ausgaben für allgemeine Verwaltung wurde in der Weise modifiziert, dass für den Fr. 500 000.— übersteigenden Teil der betreffenden Ausgaben der Zuschlag eine Reduktion auf 4% erfuhr.

Wir haben schon oben darauf hingewiesen, dass die BT den Betriebsvertrag mit den SBB aus Gründen abgeschlossen hatte, die keine finanziellen Vorteile verkörperten. Wiewohl die erwarteten Vorteile sich im Grossen und Ganzen zu Gunsten der BT auswirkten und die Uebergabe des Betriebes an die SBB in dieser Richtung sich als durchaus zweckmässig herausstellte, musste die Verwaltung der BT immer mehr zur Erkenntnis gelangen, dass der Uebergang zum Selbstbetrieb in finanzieller Hinsicht eine wesentliche Besserung der katastrophalen Finanzlage des Unternehmens bringen musste. Es war dies vor allem darauf zurückzuführen, dass der Betrieb der BT durch die Koordinierung mit demjenigen der SBB sich in einem Rahmen abwickelte, der auf grössere Verhältnisse zugeschnitten war; infolgedessen konnten durch Uebergang zum eigenen Betrieb mancherorts Vereinfachungen vorgenommen werden, die sich in finanziell günstiger Weise auswirken mussten. Aus dem gleichen Grunde mussten auch die Gehaltsnormen der Bundesbahnen, die für ein grosses Netz gedacht sind, für eine kleinere Bahnunternehmung als untragbar hoch erscheinen, insbesondere in Verbindung mit den gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeitszeit des Personals. Vor allem der Faktor aber, dass beim Uebergang zum eigenen Betrieb unter den ungünstigsten Annahmen eine dauernde Ersparnis von ca. Fr. 60 000.— gemacht werden konnte, musste ausschlaggebend sein, besonders um den hinter der BT stehenden Kanton St. Gallen mit Bezug auf seine finanziellen Verpflichtungen einigermassen zu entlasten.

Nachdem die Generalversammlung einen dahinzielenden Antrag des Verwaltungsrates mit grosser Mehrheit gutgeheissen hatte, vollzog sich der Uebergang zum eigenen Betrieb auf den 1. Mai 1917.

Die Erfahrungen mit dem Selbstbetrieb haben die damit erwartete Entlastung der Ausgabenseite der Betriebsrechnung mehr als bestätigt; die durch organisatorische Massnahmen erzielten Ersparnisse haben in allen Kapiteln, wo die BT völlige Freiheit hatte, viel höhere Beträge erreicht, als für den Anfang errechnet worden waren, so für die allgemeine Verwaltung, für die Bewachung und den Unterhalt der Bahn und ganz besonders

1) vgl. dazu die Ausführungen auf Seite 90.

für den Werkstättedienst. Bei letzterem zeigte es sich, dass der an früherer Stelle erwähnte 100%ige Zuschlag der SBB für die von ihr ausgeführten Revisionen und Reparaturen am Rollmaterial unerträglich hoch bemessen gewesen war.

Für die Betriebsgestaltung ebenso vorteilhafte Auswirkungen ergaben sich dann später durch die Einführung des elektrischen Betriebes in den Jahren 1931/32. Die Hauptbedeutung der Einführung dieser neuen Traktionsart lag neben der Gewinnung einer Reihe ideeller Vorteile in der Hoffnung auf Steigerung der Einnahmen, vor allem aber auf Senkung der Ausgaben. Die durch die Elektrifikation der BT erreichten Möglichkeiten auf Verbesserung der Betriebsrechnung wollen wir deshalb unter den folgenden Spezialkapiteln über die Betriebsrechnung kurz streifen.

Für die Elektrifikation der BT war von Anfang an das Bestreben wegleitend, nicht nur die Bahn, sondern vor allem den Betrieb zu elektrifizieren und zwar nach der Richtung, dass nach Möglichkeit die ganze Zugsführung in leichtere, schnell laufende Einheiten aufgelöst und der Fahrplan dementsprechend gestaltet wurde. Die BT war die erste Bahn, welche mit ihren leichten, aber trotzdem leistungsfähigen Lokomotiven, vielmehr aber noch mit ihren Motorwagen einen Leichtbetrieb in grösserem Umfange schuf, indem gleich von Anfang an ungefähr ein Drittel sämtlicher Fahrleistungen mit Motorwagen ausgeführt wurden. Die dadurch ohne Kostenvermehrung ermöglichte starke Steigerung der Fahrleistungen wirkte sich in einer erfreulichen Entwicklung des Personenverkehrs aus, welcher auch während der kurz nach der Einführung des elektrischen Betriebes beginnenden Wirtschaftskrise eine bemerkenswerte Resistenz bewies. Dieses Bestreben auf Auflockerung des Fahrplans in häufig verkehrende kleine Einheiten ist bis in die jüngste Zeit hinein ersichtlich geblieben. Besonders hervorzuheben ist der Umstand, dass die Durchführung der Leistungsvermehrung möglich war bei gleichzeitiger, fühlbarer Verminderung der Ausgaben, über welche an anderer Stelle näher berichtet werden wird. Die bisherigen Resultate mit dieser Betriebsform sind derart ermutigend, dass diese für einen Grossteil der Linien unseres Landes, mit seinen zahlreichen mittelgrossen Ortschaften auf kleine Distanz, als erfolgversprechendste Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses noch weiter ausgebaut werden sollte.

Was den Eisenbahnen hinsichtlich der Aufgaben ihrer Wirtschaftsführung eine besondere Stellung zuweist, ist die aus ihrer Eigenschaft als Wirtschaftsbetrieb folgende weitgehende funktionelle Verbindung der Einnahmen und Ausgaben. Unter dieser wechselseitigen Bedingtheit und Beeinflussbarkeit der sich gegenüber stehenden Bestandteile der Betriebsrechnung verstehen wir die Tatsache, dass die an der Spitze stehende

Aufgabe des Haushaltausgleichs fast nie allein von der Einnahmen- oder Ausgabenseite her gelöst werden kann, da mit derartigen Massnahmen in der Regel erhebliche Rückwirkungen auf der andern Rechnungsseite verbunden sind. Zur Erläuterung dieser Tatsache mag darauf hingewiesen werden, dass bei den Eisenbahnen vielfach das gebräuchliche Mittel der Ausgabenbeschränkung zur Herstellung des Gleichgewichts bei gefährdeter Wirtschaftsrechnung darum nicht in Frage kommt, weil gerade erst durch vermehrte Aufwendungen neue Einnahmequellen wieder erzielt werden können (Neuanschaffung von bequemerem Rollmaterial, Vergrösserung der Zugsdichte etc.). Anderseits muss die Bemessung der Ausgaben eine Anpassung an die Höhe der nach jeweiliger Wirtschaftslage erzielbaren Einnahmen finden.

Obwohl also die Betriebsrechnung einen Funktionszusammenhang darstellt, bei dem nicht behauptet werden kann, dass die eine Erscheinung (z. B. bei den Betriebsausgaben) die Ursache der andern sei (z. B. bei den Betriebseinnahmen), wird es doch nie gelingen, trotz umfangreicher Zahlenreihen die wechselseitigen Abhängigkeiten und Bedingtheiten aller Glieder im Gesamtzusammenhang zur Darstellung zu bringen. Es bleibt uns daher nichts anderes übrig, als die Betriebseinnahmen und die Betriebsausgaben gesondert einer nähern Analyse zu unterwerfen, um die hinter ihnen wirkenden Kräfte erkennbar zu machen, d. h. die sie verändernden Faktoren im betrieblichen Zusammenhang auszuweisen.

Dabei liefert eine zahlenmässige Darstellung der Ergebnisse der Betriebsrechnung einer Eisenbahn bei richtiger Auswertung des Zahlenmaterials wertvolle Erkenntnisse, die bei systematischer Verarbeitung und Verwendung die Betriebsgestaltung und damit auch die Rentabilität des Unternehmens günstig beeinflussen können. Diese Diagnose der erzielten Einnahmen- und Ausgabenbetreffnisse bei einem Eisenbahnbetrieb lässt wohl teilweise allgemein herrschende Strukturwandlungen im Eisenbahnwesen überhaupt erkennen, erhält aber erst dann praktische Bedeutung, wenn daraus spezifische Eigenheiten des betrachteten einzelnen Betriebes hervorgehen, die für dessen zukünftige Betriebsgrundsätze entscheidend werden.

Jede verkehrspolitische Massnahme verkörpert ein Stück Wahrscheinlichkeitsschätzung, die stärkstens bedingt ist durch Bevölkerungsvorgänge, durch Entwicklungen innerhalb des ganzen Volkswirtschaftskörpers usw. Die in dieser spekulativen Tätigkeit liegende Gefahr des Misslingens wird durch die Analyse empirisch gewonnenen Zahlenmaterials erheblich verringert, da die bedeutsamen Rückwirkungen aus den Marktverhältnissen sich auch im Innenleben des Betriebes nachweisen lassen. Diese, erst in den Verkehrszahlen und grösstenteils analog auch in der Betriebsrechnung zum Ausdruck kommende Marktverbundenheit, wie auch der damit erst ermöglichte Beweis des Verlustes der Monopolstellung sind auf die Rentabilität eines Eisenbahnbetriebes von solchem Einfluss, dass die Betrachtung der jeweilig

erzielten Einnahmen und Ausgaben sich damit ohne weiteres rechtfertigt. Dabei muss aber eine Wesensanalyse der Betriebsergebnisse einer Eisenbahn stets beachten, dass in den betrachteten Zahlen eine Kristallisation so sehr verschiedener Faktoren zum Ausdruck kommt, das sich daraus wohl kaum theoretische Einsichten gewinnen lassen werden. Ihre Aufgabe kann es daher nur sein, bereits vorhandene theoretische Anschauungen der Wirklichkeit anzunähern und durch statistische Belege zu bekräftigen, im Sinne einer zweckmässigen Verifizierung.

2. Die Betriebseinnahmen

Das Hauptbetreffnis der Einnahmen der BT, wie naturgemäss aller Eisenbahnunternehmungen fliesst aus den Entgelten für ihre Beförderungsleistungen an Personen und Gütern. Im Durchschnitt der Jahre 1910—1938 betrug der Ertrag der gesamten Transporteinnahmen 97,36% der gesamten Betriebseinnahmen. Die übrigen Einnahmen, die in den Geschäftsberichten laut Verordnung über die Aufstellung und Vorlage der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahnunternehmungen, vom 7. November 1913[1]), unter der Rubrik «Verschiedene Einnahmen» zusammengefasst sind, betragen in der betrachteten Periode durchschnittlich 2,64%. Dieser auffallend kleine Betrag erklärt sich aus der Tatsache, dass der BT keine Einnahmen aus sogenannten Hülfsbetrieben (bahneigene Kraftwerke, Werkstätten etc.) zufliessen. Es fallen hierunter lediglich Pacht- und Mietzinse für Bahnhöfe und Bahnstrecken (z. B. Kapitalzins für die Mitbenützung des Bahnhofs Herisau durch die Appenzellerbahn), für Rollmaterial (Wagenüberlaufgebühren für auf fremden Linien verkehrendes BT-Rollmaterial), für Gebäude, Lokale, Grundstücke und dergleichen (z. B. Pachtertrag aus dem Bahnhofbuffet Herisau, von Bahnböschungen, Landabschnitten, Lagerplätzen, Mietzinse für Dienstwohnungen etc.) und Provisionen aus dem Verkauf von Billeten für die Automobilposten (Nesslau und Brunnadern).

Eine namhafte Vermehrung dieser Einnahmenkategorie wird infolge der durch bahninterne Faktoren abgesteckten Grenzen kaum möglich sein. Ganz abgesehen davon, dass die in Frage kommenden Quellen bei einer relativ kleinen Bahnunternehmung nur in beschränktem Masse vorhanden sind, muss noch einer Reihe von Umständen Rechnung getragen werden. So würde eine bedeutende Erhöhung der Lagerplatzmieten die Lagerhaltung in Frage stellen, womit auch die viel wertvolleren Transporte zum und vom Lagerplatz verloren gingen. Eine Einnahmenvermehrung scheint uns vielleicht noch

1) Oetiker a. a. O., S. 564.

in der Richtung möglich zu sein, dass die Bahnen ganz allgemein ihre propagandistisch wertvollen Plätze für den Aushang von Plakaten finanziell besser auszunützen versuchen. Schon aus der relativen Konstanz des Prozentanteils an den gesamten Betriebseinnahmen ergibt sich aber, dass die Möglichkeiten einer günstigen Beeinflussung der Betriebsrechnung von dieser Seite her nur äusserst beschränkte sind.

Die folgende indexmässige Darstellung der Entwicklung der gesamten Transporteinnahmen nimmt als Grundlage das Jahr 1913. Dieses Jahr müssen wir darum wählen, weil es als einzig normales Betriebsjahr seit Bestehen der BT bezeichnet werden muss, indem sich erstmals die Einnahmebetreffnisse der Strecke Ebnat-Nesslau auswirkten und ferner die Folgen des Krieges 1914/18 und der daraufhin einsetzenden Automobilkonkurrenz noch nicht zu spüren waren.

1913	100	1920	165	1930	148
1914	83	1922	168	1932	145
1915	80	1924	161	1934	140
1916	88	1926	150	1936	124
1917	93	1928	157	1938	120
1918	109				

Diese Zahlen zeigen aufs Deutlichste, welch harter Schlag der Weltkrieg für unser noch nicht konsolidiertes Unternehmen war. Wie ausserordentlich empfindlich die Entwicklung der Einnahmen eines Eisenbahnunternehmens auf solche politische Ereignisse reagiert, geht aus folgenden Einnahmenbeträgen der BT hervor:

Jahr	Ergebnisse Januar-Juli	Ergebnisse August-Dezember
1913	Fr. 1 198 806.—	Fr. 938 928.—
1914	Fr. 1 188 979.—	Fr. 595 754.—
weniger 1914	Fr. 9 827.—	Fr. 343 174.—

Während also schon die ersten 7 Monate eine kleine Abnahme der Einnahmen zeigten, waren in den ersten 5 Kriegsmonaten des Jahres 1914 die Einnahmen um fast 37% zurückgegangen. Diese rückläufige Bewegung setzte sich im Jahre 1915 fort und brachte die Einnahmen auf den niedrigsten Stand seit Bestehen der Bahn. Allerdings kann der Rückschlag von 16,44% im Vergleich zur bisher höchsten Einnahmeziffer des Jahres 1913 in Anbetracht des ausserordentlichen Charakters der Zeit nicht als auffallend hoch bezeichnet werden und muss zur Erkenntnis führen, dass die BT auch in schlechtesten Zeiten auf einen ziemlich ansehnlichen Minimalverkehr rechnen kann. Während die Einnahmen im Jahre 1916 auffallenderweise noch durch zusätzlichen Verkehr, allerdings in Verbindung mit den in den Monaten Oktober

bis Dezember erhobenen Taxzuschlägen[1]), um ca. 11% verbessert werden konnten, war die Mehreinnahme des Jahres 1917 von rund Fr. 100 000.— nur noch den namentlich seit dem 22. Oktober schon ziemlich hohen Zuschlägen zu verdanken. Die Berechtigung dieser Taxzuschläge lässt sich an Hand der oben errechneten Indices naturgemäss erst beurteilen bei Betrachtung der entsprechenden Ausgabenentwicklung. So wurde trotz der hohen Indexziffer des Jahres 1920 gerade dieses Jahr, das mit einem im Verhältnis zum investierten Kapital winzigen Betriebsüberschuss von Fr. 47 612.— abschloss, das schlechteste der ganzen betrachteten Betriebszeit.

Auch ein Vergleich der Frequenzen mit den Einnahmen aus den entsprechenden Transporten lässt nicht irgendwelche Parallelentwicklung erkennen. So hat die 20%ige Steigerung der Transportmenge im Gepäck-, Tier- und Güterverkehr des Jahres 1922 durch die Wiedereinführung zahlreicher Ausnahmetarife eine Erhöhung der daraus resultierenden Einnahmen um nur ca. 10% zur Folge gehabt. Anderseits bewegten sich im Jahre 1923 die Einnahmen aus dem Personenverkehr bei grössern Transportmengen nahezu auf der Höhe des Vorjahres infolge der vielfach gewährten Erleichterungen für den Reiseverkehr. Diese beiden Beispiele, die sich übrigens auch in den folgenden Betriebsjahren der BT, wie im Allgemeinen bei fast allen Eisenbahnunternehmungen vermehren lassen, müssen die Forderung entstehen lassen, dass eine Tarifermässigung nur dann gewährt werden sollte, wenn sie einen genügend grossen Verkehrszuwachs bringt. Im Allgemeinen wird jede Transportpreisermässigung einen Verkehrszuwachs zur Folge haben, da einerseits den Gütern dadurch ein erweiterter Absatzmarkt gesichert wird und anderseits dadurch im Personenverkehr ein grösseres Reisepublikum gewonnen wird. Aber die Beachtung derjenigen Bedingung muss Hauptsorge der Verwaltung bleiben, dass das wirtschaftliche Ergebnis nicht ungünstig beeinflusst wird, d. h. dass der Verkehrszuwachs genügend gross ist, damit der Ausfall an Einnahmen für die Leistungseinheit zum mindesten gedeckt wird durch die grössere Zahl von Leistungen.

Die hervorragende Stellung der Eisenbahnen als notwendiges Glied in der Kette des gesamten wirtschaftlichen Geschehens lässt diese in grösster Abhängigkeit vom Blühen und Gedeihen der Wirtschaft erscheinen. Es erscheint uns deshalb interessant, zu untersuchen, wie sich im Falle der BT die allgemeine Konjunkturperiode 1927—1929 in ihrem Verkehr widerspiegelt. Für den Personenverkehr des Jahres 1927 ergibt sich eine Steigerung der Zahl der beförderten Reisenden um 255 309 oder um 9%. Damit wurde zum ersten Mal seit Kriegsausbruch die Reisendenzahl des Jahres 1913 fast wieder erreicht. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr vermehrten sich bei der erwähnten Verkehrszunahme allerdings nur um 6,5%, da die Zunahme der Frequenzen hauptsächlich im Verkehr auf

1) Siehe Seite 128.

kurze Entfernungen eingetreten war. Der Gepäck-, Tier- und Güterverkehr wurde aus der Wiederbelebung der Wirtschaft nicht in dem Masse fruktifiziert, wie dies bei den meisten andern schweizerischen Normalbahnen der Fall war. Währenddem die Verkehrsmenge sich ungefähr auf gleicher Höhe behauptete, ergaben die Einnahmen gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung von ca. 3%. Im folgenden Jahre sank der Ertrag aus diesem Verkehrszweig gegenüber dem Vorjahre um ca 1%, indem sich die unter dem Zwange der zunehmenden Automobilkonkurrenz bewilligten mehrfachen Taxermässigungen bereits auszuwirken begannen. Diese fortwährend notwendigen Tarifkonzessionen brachten auch im letzten Konjunkturjahr 1929 trotz ziemlicher mengenmässiger Steigerung eine Schmälerung des Ertrages aus dem Güterverkehr. Wir können also für unser Unternehmen feststellen, dass der Gestaltung des Verkehrs unter dem Einfluss der Konjunktur die Entwicklung der Einnahmen, vor allem im Güterverkehr, nicht entspricht.

In Depressionszeiten wirkt sich die Abhängigkeit zwischen Wirtschaft und Verkehr in viel wirksamerer Weise aus. Auf Grund der scharfen Weltwirtschaftskrisis, unter deren Einfluss der Güteraustausch wesentlich beschränkt wurde, gingen denn auch die Einnahmen aus dem Güterverkehr der BT im Jahre 1930, wie fast auf allen schweizerischen und auch ausländischen Transportanstalten erheblich zurück. Mit Ausnahme der geringen Zunahme im Jahre 1931 brachten nun die folgenden Jahre einen anhaltenden Rückgang dieses Verkehrs, unterbrochen durch eine bescheidene Steigerung in der durch die Abwertung des Schweizer Frankens erzeugten kurzen Konjunkturperiode im Jahre 1937. Dass diese Tatsache tiefgreifende Einwirkungen auf die Betriebsgestaltung der BT haben musste, ergibt sich aus dem Ausmass der rückläufigen Bewegung: Während im Jahre 1922 noch 47,75% der Transporteinnahmen aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr flossen, belief sich dessen Anteil im Jahre 1938 nur noch auf 35,16%, d. h. die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind damit im genannten Zeitraum um einen vollen Drittel zurückgegangen.[1])

Die folgende Tabelle gibt einen Ueberblick über die gesamte Entwicklung der Betriebseinnahmen der BT in den Jahren 1910 bis 1938:

1) Der Anteil der Einnahmen aus dem Güterverkehr an den Gesamttransporteinnahmen betrug beispielsweise bei den folgenden schweizerischen Eisenbahnunternehmungen im Jahre 1938:

Schweizerische Bundesbahnen	57,12%
Bern-Lötschberg-Simplon	59,69%
Emmentalbahn	63,95%
Montreux-Oberland-Bahn	25,55%
Rhätische Bahn	48,05%

Entwicklung der gesamten Betriebseinnahmen in den Jahren 1910—1938.

Jahr	Ertrag des Personentransports Fr. [1]	in % der Transporteinnahmen	Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransports Fr. [2]	in % der Transporteinnahmen	Ertrag der gesamten Transporteinnahmen Fr.	in % der gesamten Betriebseinnahmen	Verschiedene Einnahmen Fr.	in % der gesamten Betriebseinnahmen	**Gesamte Betriebseinnahmen Fr.**
1910	273 473	68,15	127 817	31,85	401 289	96,41	14 967	3,59	416 256
1911	1 244 784	65,07	668 257	34,93	1 913 041	97,32	52 790	2,68	1 965 832
1912	1 198 220	59,70	808 703	40,30	2 006 924	97,03	61 474	2,97	2 068 397
1913	1 276 400	61,56	797 317	38,44	2 073 716	97,01	64 017	2,99	2 137 734
1914	984 976	57,15	738 702	42,85	1 723 678	96,58	61 056	3,42	1 784 734
1915	919 805	55,35	742 443	44,65	1 662 248	96,19	65 828	3,81	1 728 076
1916	1 058 109	57,98	767 084	42,02	1 825 194	95,91	77 793	4,09	1 902 987
1917	1 069 317	55,29	864 858	44,71	1 934 174	96,53	69 441	3,47	2 003 615
1918	1 156 246	51,22	1 101 044	48,78	2 257 290	97,20	65 075	2,80	2 322 365
1919	1 532 769	51,44	1 446 718	48,56	2 979 487	98,12	57 006	1,88	3 036 493
1920	1 838 599	54,04	1 564 024	45,96	3 402 623	98,17	63 231	1,83	3 465 854
1921	1 823 849	54,80	1 504 368	45,20	3 328 217	97,98	68 474	2,02	3 396 691
1922	1 825 675	52,25	1 654 683	47,75	3 480 357	97,97	72 038	2,03	3 552 396
1923	1 809 087	54,24	1 526 527	45,76	3 335 614	97,91	71 325	2,09	3 406 940
1924	1 786 089	53,49	1 553 186	46,51	3 339 275	97,77	76 204	2,23	3 415 479
1925	1 789 957	56,09	1 401 440	43,91	3 191 398	97,84	70 335	2,16	3 261 732
1926	1 726 455	55,42	1 388 825	44,58	3 115 281	97,78	70 704	2,22	3 185 985
1927	1 837 606	55,56	1 469 631	44,44	3 307 237	97,82	73 750	2,18	3 380 988
1928	1 794 996	55,28	1 452 208	44,72	3 247 204	97,67	77 429	2,33	3 324 633
1929	1 806 807	55,52	1 447 748	44,48	3 254 555	97,54	81 842	2,46	3 336 397
1930	1 801 518	58,82	1 261 408	41,18	3 062 926	97,36	83 001	2,64	3 145 927
1931	1 736 135	56,79	1 320 704	43,21	3 056 839	97,26	86 176	2,74	3 143 015
1932	1 755 255	58,25	1 258 246	41,75	3 013 501	97,74	69 734	2,26	3 083 235
1933	1 815 614	59,77	1 222 147	40,23	3 037 761	97,78	68 934	2,22	3 106 695
1934	1 784 436	61,60	1 112 638	38,40	2 897 074	97,58	71 779	2,42	2 968 853
1935	1 680 945	62,91	991 171	37,09	2 672 116	97,47	69 468	2,53	2 741 584
1936	1 583 865	62,45	952 212	37,55	2 536 077	97,32	69 800	2,68	2 605 877
1937	1 626 432	62,32	983 309	37,68	2 609 741	97,15	76 500	2,85	2 686 241
1938	1 609 179	64,84	872 551	35,16	2 481 729	97,09	74 254	2,91	2 555 983

1) inkl. Postpersonal-Transportentschädigungen. 2) inkl. Einnahmen aus dem Transport von Poststücken.

Die Faktoren, die der aus vorstehender Tabelle klar ersichtlichen Verschiebung innerhalb der Betreffnisse des Güterverkehrs im Laufe der Betriebsjahre zu Grunde liegen, sind zum Teil auf eisenbahnrechtliche, zum Teil auf wirtschaftliche und endlich auch auf politische Verhältnisse, wie die ungünstige Auswirkung des Anschlusses von Oesterreich an Deutschland zurückzuführen. Die eisenbahnrechtlichen Ursachen liegen vor allem in der auf dem SBB-Tarifgesetz fussenden Gestaltung der Verkehrsteilung mit den Bundesbahnen.[1]) Von der wirtschaftlichen Seite her wird der Güterverkehr der BT ungünstig beeinflusst durch das Fehlen eines ausgedehnten schweizerischen Einzugsgebietes für die Bahn, besonders aber durch den Mangel jeglicher, einen regelmässigen Verkehr von Massengütern erzeugenden Schwerindustrie in demselben.[2]) Die früher sozusagen ausschliessliche Einstellung des kantonalen Industriegebietes auf die Stickerei und die seit dem Darniederliegen dieses st. gallischen Hauptwirtschaftszweiges nur langsam erfolgende Umstellung auf andere gewerbliche Gebiete, ist von diesen eisenbahnwirtschaftlichen Erwägungen aus gesehen, ein grosser Nachteil. Diese Umstände fallen hier besonders ins Gewicht, da es eine Erfahrungstatsache ist, dass es bei einer Eisenbahn gerade der Güterverkehr ist, der die grösseren Reingewinne bringt und somit dessen freie und intensivere Entwicklung für die BT eine unbedingte Notwendigkeit wäre, um für die Verzinsung der grossen Anlagekapitalien der Bahn die notwendige Erleichterung zu bringen.

Zu all diesen Umständen kommen noch die den Güterverkehr der BT in schwerwiegender Weise schädigenden Massnahmen der SBB für die Instradierung der Güter über Basel, vor allem die weitgehende Begünstigung des Wasserumschlagsverkehrs und die rücksichtslose Autokonkurrenz, die durch das Entziehen der hochtarifierten Güter gerade kleineren Eisenbahnunternehmungen mit relativ kurzen Distanzen die Möglichkeit nimmt, sich den notwendigen Ausgleich zu schaffen für die überbundenen verlustbringenden volkswirtschaftlichen Aufgaben.

Damit wird auch eine zukünftige günstigere Entwicklung des Güterverkehrs der BT davon abhängen, ob einerseits an Stelle des heutigen «Laissez faire» in der schweizerischen Verkehrswirtschaft eine planmässige Regelung tritt, die die Voraussetzungen schafft für eine vernünftige Kooperation beider Verkehrsmittel in einem von Auswüchsen befreiten Wettbewerb. Was die ungünstige Einwirkung der SBB-Tarifmassnahmen auf den Güterverkehr der BT anbetrifft, so liegt eine für die BT günstige Revision kaum im Bereiche der Möglichkeit, da es sich vor allem um eine Konkurrenzmassnahme gegen ausländische Routen handelt. Hingegen kann diese Ungunst der Verhältnisse vielleicht in Zukunft weitgehend kompensiert werden durch die grosse Alimentierungsmöglichkeit, die für den Güterver-

1) siehe Seite 133 ff.
2) wie zum Beispiel bei der Emmentalbahn vorhanden.

kehr der BT in der Verwirklichung des Projektes für die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee liegt. Dadurch würden die Verkehrszonen für die Zufuhr von Rohstoffen in die st. gallisch-appenzellischen Verbrauchsgebiete, ebenso aber auch für den Versand von Fertigfabrikaten erheblich erweitert. Es ergibt sich hier der verkehrspolitisch seltene Fall, dass es durchaus im Interesse eines Eisenbahnunternehmens liegt, die Entwicklung eines konkurrenzierenden Verkehrsmittels zu fördern. Darin liegt aber auch die Genugtuung und die Gewissheit, dass eine sinnvolle Zusammenarbeit von verschiedenen Verkehrsmitteln für beide Konkurrenten förderlich sein kann und nicht auf Kosten des einen gehen muss, wie dies heute im Falle des Konkurrenzkampfes Bahn-Automobil unzweifelhaft der Fall ist. Die von den SBB mit Recht befürchtete Abwanderung gewisser Transporte (Rohstoffe!) von ihren Linien auf das Schiff wird sich aber volkswirtschaftlich gesehen dadurch weitgehend ausgleichen, dass die durch niedrigere Transportpreise verbilligten Fertigfabrikate ihren Absatzmarkt nach allen Seiten zu erweitern im Stande sind und dadurch die Verluste der SBB auf indirektem Wege kompensiert werden dürften.[1]) Ganz abgesehen davon, dass es nicht im Interesse der schweizerischen Volkswirtschaft liegen könnte, die anerkannten Vorteile (hier die stark verbilligten Frachtkosten) eines Verkehrsmittels auf Grund von Rentabilitätsrücksichten beim Konkurrenzierten zurückzustellen. Diese Ansicht lässt sich selbstverständlich auch auf das Verhältnis Bahn-Auto übertragen; allerdings wird dieses erst beweisen müssen, dass es auch dann «anerkannte Vorteile» bringt, wenn die starke unterschiedliche, gesetzliche Behandlung beider Verkehrsmittel nicht mehr vorhanden ist, und anderseits das Automobil die Kosten der Fahrbahn voll trägt, die bis jetzt zum weitaus grössten Teil von der Gesamtheit der Steuerzahler übernommen werden mussten.

Die Betrachtung unserer Zusammenstellung über die Entwicklung der Betriebseinnahmen lässt über die Auswirkungen der Elektrifikation 1931/1932 auf die Einnahmengestaltung kein klares Bild entstehen, da in dieser Beziehung jede Grundlage für eine objektive Beurteilung fehlt. Da die Vorteile des elektrischen Betriebes praktisch ausschliesslich dem Personenverkehr zukommen und im Güterverkehr in der Einführung der neuen Traktionsart sozusagen keine Möglichkeiten liegen zur Vermehrung der Einnahmen aus diesem Verkehrszweig, werden sich die Auswirkungen der Elektrifikation einer Eisenbahn auf der Einnahmenseite ihrer Betriebsrechnung umso günstiger gestalten, je grösser der Anteil des Personenverkehrs an den gesamten Verkehrsleistungen ist. Die BT nimmt mit

1) vgl. Frey: Die Schiffbarmachung des Rheins von Rheinfelden bis zum Bodensee, S. 16: «Es hat sich an andern Orten gezeigt, dass die billigere Wasserfracht den Eisenbahnnetzen nicht Abbruch tut, sondern aus bisher nicht voll ausnutzbaren Produktions- und Konsumtionsmöglichkeiten ausreichende zusätzliche Verkehrsmengen schafft, an denen auch die Bahnen teilhaftig werden.

der Struktur ihres Verkehrs unter den grössten schweizerischen Privatbahnen insofern eine eigenartige Stellung ein, als sie, abgesehen von der Montreux-Oberland-Bahn, den grössten Prozentanteil des Personenverkehrs aufweist. Trotzdem kann auch hier beim Uebergang vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb nicht ohne weiteres von einer günstigen Einnahmenentwicklung gesprochen werden, indem bei den Vergleichsperioden 1928—1931 (Dampfbetrieb) und 1933—1936 (elektrischer Betrieb) faktisch eine Verminderung der Einnahmen um Fr. 274 596.— oder 3,83% resultierte. Diese Zahl ist aber ohne weiteres aus den anormalen Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnissen zu verstehen, die in ihren Auswirkungen viel stärker ins Gewicht fielen als die nicht anzuzweifelnden günstigen Auswirkungen der Elektrifikation.

Die durch den Uebergang zum elektrischen Betrieb erfolgte Alimentierung kann am besten einigermassen ermessen werden durch Vergleich mit den in den gleichen Perioden erzielten Einnahmen aus dem Personenverkehr bei den SBB. Trotzdem dieses Unternehmen über die weitaus einträglichsten Linien verfügt, hatte es in den oben erwähnten Zeitabschnitten eine Verminderung der Einnahmen um 16,60% zu verzeichnen.

Wenn somit bis jetzt im Falle der BT praktisch keine Einnahmensteigerung als Folge der Elektrifikation eintrat, so wird sich bei Rückkehr gesunder Zustände im Wirtschafts- und Verkehrsleben, vor allem unter der Einwirkung der heute schon stark vermehrten Fahrleistungen infolge Verdichtung des Fahrplans, auch von der Einnahmenseite her die «Hebung der Wirtschaftlichkeit der Unternehmung» als Folge der Einführung des elektrischen Betriebes einstellen, wie sie als Voraussetzung für die Gewährung der Bundeshilfe gemäss Art. 1 des Bundesgesetzes über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes, vom 2. Oktober 1919, verlangt wurde.

3. Die Betriebsausgaben

Die Betriebsausgaben sind derjenige Teil der Bewirtschaftung eines Bahnunternehmens, der am ehesten durch organisatorische Massnahmen der Verwaltung beeinflusst werden kann. Es gilt dies in vorwiegendem Masse deshalb, weil die Betriebsausgaben zu einem sehr hohen Prozentsatz aus Personalausgaben bestehen und die rein sachlichen Ausgaben demgegenüber stark zurücktreten.

Die Ausgabenwirtschaft der BT ist durch 4 Perioden besonders gekennzeichnet: den Betrieb durch die SBB vom Oktober 1910 bis April 1917, durch die Jahre 1917 bis 1920 mit der enormen Steigerung der Arbeitslöhne

und der Kohlenkosten, der Zeit von 1921 bis 1930 mit der durch straffe organisatorische Massnahmen, trotz der sehr schwer ins Gewicht fallenden Einwirkung des neuen Arbeitszeitgesetzes von 1920[1]), erreichten Verminderung der Ausgaben und endlich der Periode seit 1931 mit der Auswirkung des elektrischen Betriebes.

Die Verhältnisse, wie sie unter der Aegide der Betriebsbesorgung durch die Bundesbahnen bestanden, sind bereits an anderer Stelle dargelegt worden.[2])

Der Selbstbetrieb wurde am 1. Mai 1917 mit einem Personalbestand von total 182 Personen begonnen. Als Folge der stets zunehmenden Ausführung von Arbeiten in eigener Regie, namentlich durch Eröffnung einer eigenen Reparaturwerkstätte für das Rollmaterial stieg der Personalbestand bis zum Jahre 1919 auf insgesamt rund 220 Personen, nachher rasch unter der Einwirkung der verkürzten Arbeitszeit und der vermehrten Ruhe- und Ferientage auf Grund des neuen Arbeitszeitgesetzes auf 261 Personen per Ende 1920. Gleichzeitig mit dieser Vermehrung der Zahl der Funktionäre mussten auch die Löhne in dieser Periode sehr stark (für die untern Personalkategorien bis zu 100%) erhöht werden, so dass der Lohnkonto ins Ungemessene stieg. Dazu erreichten die Ausgaben für Brennmaterial allein im Jahre 1920 nahezu Fr. 1 100 000.—; unter solchen Umständen war es kein Wunder, dass der Betriebsüberschuss im genannten Jahre auf ganze Fr. 47 612.— zusammenschmolz gegenüber vorliegenden Verpflichtungen für Verzinsung und Einlagen in den Erneuerungsfonds von annähend Fr. 1 360 000.—!

Dass eine solche Situation zu sehr einschneidenden Massnahmen zur Verminderung der Betriebsausgaben zwang, liegt auf der Hand. Solche wurden denn auch durch die Verwaltung in zielbewusster Weise insbesondere auf organisatorischem Gebiete an die Hand genommen, mit dem Erfolg, dass die Betriebsausgaben von Fr. 3 418 242.— im Jahre 1920 auf Fr. 2 379 720.— im Jahre 1930 gesenkt werden konnten. Mitgewirkt hat dabei selbstverständlich u. a. auch die Verbilligung der für den Betrieb notwendigen Materialien, hauptsächlich Kohlen, Schmiermaterial, Oberbaumaterial, Dienstkleider usw. Ausschlaggebend für das erzielte Ergebnis war aber die sukzessive Verminderung des Personalbestandes von 261 Personen im Jahre 1920 auf 235 Personen per Ende 1930 bei gleichzeitiger, erheblicher Zunahme des Verkehrs.

Die folgende Tabelle gibt eine Zusammenstellung des Personalbestandes und der Personalausgaben seit dem Uebergang zum Selbstbetrieb bis zum Jahre 1930 und ermittelt gleichzeitig die Durchschnittsbezüge pro Person:

1) Siehe Seite 84 ff.
2) Siehe Seite 145.

Jahr	Löhne, einschliesslich Dienstkleider und Nebenleistungen	Beiträge an die Wohlfahrtskassen	Total der Personalleistungen der BT.	Peronal-Bestand	Durchschn. Bezüge pro Person
1918	604 499	24 104	628 603	215	2924
1919	828 788	58 854	887 642	241	3683
1920	1 004 500	154 303	1 158 803	261	4440
1921	972 521	88 987	1 061 508	252	4212
1922	963 925	78 119	1 042 044	251	4152
1923	909 892	73 359	983 251	246	3997
1924	933 400	63 666	997 066	238	4189
1925	961 091	71 192	1 032 283	235	4397
1926	943 271	70 368	1 013 639	232	4369
1927	951 499	69 735	1 021 234	234	4364
1928	942 099	76 082	1 018 181	233	4370
1929	988 645	79 471	1 068 116	240	4450
1930	975 854	78 703	1 054 557	235	4487

Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes am 4. Oktober 1931 auf der Strecke St. Gallen-Nesslau und am 24. Januar 1932 auf der Strecke Romanshorn-St. Gallen stand die Verwaltung vor der Aufgabe, die durch die elektrische Traktion gebotenen Möglichkeiten für eine weitere Verminderung der Betriebsausgaben zu verwirklichen und damit die Mittel frei zu bekommen für die Verzinsung und Amortisation des neu investierten Kapitals. Diese Aufgabe ist der Verwaltung im Laufe der Jahre restlos gelungen, wie ein Bericht der Direktion vom Januar 1938 einwandfrei nachweist, der die Rentabilität des elektrischen Betriebes der BT gegenüber einem supponierten Dampfbetrieb gleichen Umfanges und unter gleichen Verhältnissen ermittelt.

Bei der ausschlaggebenden Rolle, die die Personalkosten in der Betriebsausgabenrechnung einer Eisenbahnunternehmung spielen, fällt die durch den Uebergang zur elektrischen Traktion ermöglichte Einsparung an Fahrpersonal und an Personal für die Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials am stärksten ins Gewicht. Aus der einmännigen Bedienung der elektrischen Triebfahrzeuge (Motorwagen und Lokomotiven) und der dadurch ermöglichten Einsparung von mindestens 15 Dampflokomotivheizern resultierte eine Ersparnis von Fr. 102 000.—. Die im letzten Jahre des Dampfbetriebes verausgabten Personalkosten für die Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials im Betrage von Fr. 61 000.—, die unter Berücksichtigung der wesentlich vermehrten Fahrleistungen auf mindestens Fr. 70 000.— zu stehen gekommen wären, betrugen im Jahre 1938 effektiv nur Fr. 25 000.—. Um einen Vergleich des Personalbestandes und der gesamten Personalaufwendungen seit Einführung des elektrischen Betriebes mit den früheren Verhältnissen zu ermöglichen, wollen wir die oben aufgestellte Tabelle bis zum Jahre 1938 fortführen:

Jahr	Löhne, einschliesslich Dienstkleider und Nebenleistungen	Beiträge an die Wohlfahrtskassen	Total der Personalleistungen der BT.	Personal-Bestand	Durchschnittliche Bezüge pro Person
1931	1 007 183	81 088	1 088 271	233	4671
1932	943 891	81 729	1 025 620	223	4599
1933	892 860	75 636	968 496	224	4324
1934	863 175	71 410	934 585	222	4210
1935	855 132	70 137	925 269	220	4206
1936	807 331	64 943	872 274	213	4096
1937	795 385	61 636	857 021	207	4140
1938	817 270	61 581	878 851	208	4225

Neben dieser im elektrischen Betrieb liegenden Rationalisierungsmöglichkeit auf der personellen Seite, liegt im Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials, als der wichtigsten sachlichen Aufwendung im Betriebe, die zweite bedeutende, durch den Uebergang zur neuen Traktionsart gegebene Einsparungsmöglichkeit. Unter Zugrundelegung eines Kohlenverbrauches von 15 kg pro Lokomotivkilometer bei Berücksichtigung der seitherigen allgemeinen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten hätte sich für das Jahr 1938 mit total 687 000 Lokomotivkilometer eine Kostensumme von Fr. 515 000.— ergeben, was bei den Aufwendungen für elektrische Energie pro 1938 im Betrage von Fr. 267 000.— einer Ersparnis von rund Fr. 248 000.— gleichkommt. Diesen schätzungsweisen Beträgen fügen wir als reale Vergleichsmöglichkeit in der folgenden Tabelle die effektiv entstandenen Kosten der Kraftbeschaffung seit Aufnahme des Betriebes bis zum Jahre 1938 bei:

Jahr	Zugskilometer	Kosten des Brennmaterials	Kosten der Kraftbeschaffung pro Zugskilometer
1911	8724	250 321	28,5
1912	8314	255 764	30,8
1913	8361	284 463	34,0
1914	7709	231 745	30,1
1915	6765	201 950	29,9
1916	6758	223 434	33,1
1917	5204	365 643	70,3
1918	3596	628 665	177,9
1919	3734	785 784	210,4
1920	5057	1 082 656	214,1
1921	5691	835 769	146,5
1922	5848	429 582	71,7
1923	5938	389 975	65,7
1924	6055	441 046	72,8
1925	6318	303 101	48,0

1926	6618	273 617	41,0
1927	7230	254 629	35,2
1928	7395	271 400	36,7
1929	7732	303 698	39,3
1930	7750	333 984	43,1

Jahr	Zugskilometer	Kosten der elektrischen Energie	Kosten der Kraftbeschaffung pro Zugskilometer
1933	8877	311 708	35,2
1934	9133	299 336	32,8
1935	9146	282 869	30,9
1936	9509	264 644	27,8
1937	9891	271 438	27,4
1938	10 129	267 343	26,4

Neben diesen am stärksten ins Gewicht fallenden Einsparungen konnten die Ausgaben für Schmiermaterial, für den Unterhalt der Triebfahrzeuge, für Telegraph und Telephon[1]) und für weitere Materialien (Beleuchtungsmaterial, Wasser, Streusand usw.) erheblich gesenkt werden, während nur der Unterhalt der Schaltposten und der Stromleitungsanlagen zusätzliche Ausgaben zu Lasten des elektrischen Betriebes im Betrage von Fr. 19 000.— verursachten.

Dieser auf die Summe von Fr. 470 000.— berechneten Einsparung zu Gunsten des elektrischen Betriebes stehen allerdings in der Gewinn- und Verlustrechnung vermehrte Einlagen in den Erneuerungsfonds mit Fr. 43 000.— und die Ausgaben für Verzinsung und Amortisation des Elektrifikationskapitals mit rund Fr. 157 000.— gegenüber. In Anrechnung dieser beiden zusätzlichen Aufwendungen infolge des Ueberganges zum elektrischen Betrieb stellte sich die Ersparnis gegenüber einem supponierten Dampfbetrieb im Jahre 1938 auf Fr. 270 000. , womit das der Elektrifikation gesteckte Ziel: „Hebung der Wirtschaftlichkeit der Unternehmung", im Falle der BT wie kaum in einem andern Falle erreicht wurde.

Die folgende Tabelle gibt eine Uebersicht über die Entwicklung der gesamten Betriebsausgaben in den Jahren 1910—1938 und ihrer Verteilung auf die einzelnen Ausgaberubriken:

1) Der Unterschied zu Gunsten des elektrischen Betriebes ergibt sich hier aus den vermehrten Aufwendungen für den Unterhalt der Freileitungen beim Dampfbetrieb gegenüber den Kabelleitungen beim elektrischen Betrieb.

Entwicklung der gesamten Betriebsausgaben in den Jahren 1910—1938.

Jahr	Allgemeine Verwaltung Fr.	Unterhalt u. Bewachung der Bahn Fr.	Stationsdienst und Zugsbegleitung Fr.	Fahr- und Werkstättedienst Fr.	Verschiedene Ausgaben Fr.	**Gesamte Betriebsausgaben** Fr.
1910	6 685	25 783	148 255	130 019	42 311	353 053
1911	39 336	222 170	468 495	527 537	220 566	1 478 104
1912	42 953	168 445	518 129	581 292	238 629	1 549 447
1913	45 407	233 880	571 273	608 377	235 871	1 694 807
1914	51 246	241 910	556 858	558 044	242 320	1 650 378
1915	45 314	166 504	485 219	510 068	225 571	1 432 675
1916	58 316	215 760	535 012	496 035	273 099	1 578 223
1917	56 117	165 594	571 921	707 146	282 113	1 782 890
1918	54 032	239 709	683 694	991 016	237 692	2 206 142
1919	71 537	266 810	881 435	1 173 603	289 021	2 682 407
1920	87 535	336 451	1 025 182	1 580 994	388 080	3 418 242
1921	89 903	307 062	979 998	1 366 161	321 199	3 064 323
1922	91 244	325 431	995 071	948 058	347 095	2 706 899
1923	89 291	288 031	840 887	878 529	267 905	2 364 642
1924	90 256	291 487	857 826	894 209	267 358	2 401 137
1925	90 102	271 344	878 292	752 551	276 365	2 268 653
1926	90 420	253 458	865 223	733 945	267 035	2 210 081
1927	94 193	271 607	881 036	702 625	284 606	2 234 066
1928	92 337	270 637	871 555	722 777	283 747	2 241 053
1929	94 783	296 551	908 972	804 593	292 864	2 397 763
1930	92 080	294 275	884 878	824 448	284 039	2 379 720
1931	90 336	251 731	903 264	817 989	286 133	2 349 452
1932	91 690	281 948	938 226	666 590	268 814	2 247 268
1933	89 426	280 971	916 520	652 384	258 819	2 198 120
1934	85 264	259 988	894 884	655 523	249 975	2 145 633
1935	87 525	235 708	894 746	638 896	243 246	2 100 122
1936	77 961	217 823	865 215	612 092	234 112	2 007 203
1937	75 310	222 198	854 671	600 478	235 577	1 988 234
1938	74 955	230 489	865 628	615 818	235 280	2 022 169

Die gesamten Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1938 noch rund Fr. 2 020 000.— gegenüber Fr. 2 380 000.— im Jahre 1930 und Fr. 3 420 000.— im Jahre 1920! Der Personalbestand ist gleichzeitig mit der durch den elektrischen Betrieb ermöglichten starken Vermehrung der Fahrleistungen seit dem Jahre 1930 trotzdem nochmals um 27 Personen auf insgesamt 208 Personen reduziert worden. Das Lohnniveau der einzelnen Funktionäre ist dabei im Gesamtdurchschnitt ziemlich unverändert geblieben, indem der in den Jahren 1933 und 1936 vorgenommene Lohnabbau von zusammen etwa 11%

bei den meisten Beamten durch die Auswirkung der reglementarischen, periodischen Gehalts- und Lohnerhöhungen mehr als ausgeglichen worden ist.

4. Die Betriebsüberschüsse und die Gewinn- und Verlustrechnung

Wie in jedem Betrieb ergibt sich auch bei einer Eisenbahnunternehmung der Erfolg — und dieser muss schlussendlich immer der Zielpunkt aller getätigten Massnahmen auch einer volkswirtschaftlich orientierten Eisenbahn sein — aus der Differenz zwischen den aus den angebotenen Leistungen erzielten Einnahmen und den für die Bereitstellung und Durchführung dieser Leistungen gemachten Aufwendungen. Der unmittelbare Erfolg ergibt sich dabei zunächst aus der Gegenüberstellung der in den Betriebsrechnungen erscheinenden Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben als Betriebsüberschuss. Durch die Berücksichtigung nicht aus dem Betriebe selbst sich ergebender Erträgnisse und Aufwendungen ergibt sich als Resultat der Rein- oder Effektiverfolg der Eisenbahnunternehmung. Zur Ermittlung des Reinerfolges, wie er sich aus dem Betriebe der BT ergibt, haben wir demnach neben der Betriebsausgabenrechnung auch die Gewinn- und Verlustrechnung einer nähern Analyse zu unterziehen.

Bei Betrachtung der seit Aufnahme des Betriebes erzielten Betriebsüberschüsse zeigt sich eine grosse Unbeständigkeit in den zahlenmässigen Beträgen, die sich zwischen einem Minimum im Jahre 1920 in der Höhe von Fr. 47 612.— und einem Maximum von Fr. 1 146 922.— im Jahre 1927 sprungweise bewegen. Aus den Betriebsüberschüssen sind vorerst die gesetzlich vorgeschriebenen Abschreibungen (Einlagen in den Erneuerungsfonds) zu bestreiten, des fernern die Kapitalzinse. Im Laufe der betrachteten 28 Betriebsjahre gelang es der BT nur in 8 Jahren (1923—1930) die laufenden Verpflichtungen gegenüber dem Kanton St. Gallen für die Verzinsung der Obligationen und für die Spesen aus der Erneuerung der Anleihen in vollem Ausmasse zu erfüllen. Es ist selbstverständlich, dass infolge des bis zum Jahre 1922 auf Fr. 6 354 130.— aufgelaufenen Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung und der in den Statuten und in den grossrätlichen Finanzierungsbeschlüssen enthaltenen Verpflichtung der Gesellschaft zur Rückvergütung der Auslagen für das Obligationenkapital an den Kanton St. Gallen aus spätern Ueberschüssen der Gewinn- und Verlustrechnung, von einer Dividendenausschüttung auf das Aktienkapital der BT nie die Rede sein konnte.

Erst die Berücksichtigung des ganzen Kapitaldienstes vermittelt uns das eigentliche Wirtschaftsgebaren unseres Unternehmens, wie es aus der Gewinn- und Verlustrechnung ersichtlich ist. Dabei zieht sich durch die Rechnungen der BT wie ein roter Faden und sehr stark in Erscheinung

tretend die grosse Ueberkapitalisierung des Unternehmens. Der gesamte Kapitalaufwand von rund 40 Millionen Franken für eine Bahn von nur 55½ Kilometer Baulänge, der einem Betrag von ca. Fr. 720 000.— per Bahnkilometer entspricht, muss als ausserordentlich hoch bezeichnet werden und wird heute unter den schweizerischen Normalbahnen nur von den SBB (Doppelspur und grosse Bahnhöfe) und der Bern-Lötschberg-Simplonbahn (grosser Tunnel) übertroffen. Die Verzinsung für die festen Anleihen, die sich beispielsweise für das Jahr 1938 belief auf

3%	Zins Elektrifikations-Darlehen 1931	Fr. 106 394.—
4%	Zins auf Fr. 5 000 000.— (Staatsanleihen des Kantons St. Gallen, Mai 1932)	Fr. 200 000.—
3½%	Zins auf Fr. 4 200 000.— (Staatsanleihen des Kantons St. Gallen 1933)	Fr. 147 000.—
4%	Zins auf Fr. 9 000 000.— (Staatsanleihen des Kantons St. Gallen, März 1935)	Fr. 360 000.—
	Total	Fr. 813 394.—

wovon Fr. 306 394.— von der Bahnverwaltung bezahlt und Fr. 507 000.— vom Kanton St. Gallen als Zinsgarant übernommen werden mussten, erscheint auch im Vergleich zu den allgemein schwer mit Zinsen belasteten übrigen schweizerischen Eisenbahnunternehmungen als enorm hoch und ist als einziger Grund dafür verantwortlich, dass der Betriebsüberschuss im Jahre 1938 von Fr. 533 814.— nicht zum Ausgleich der Gewinn- und Verlustrechnung ausreichte. Mit Ausnahme der oben erwähnten Betriebsjahre 1923 bis 1930 sind die Verhältnisse in den übrigen Betriebsjahren seit Bestehen der Bahn durchwegs ähnlich. Aus diesen jährlich sich ergebenden Unterschieden zwischen den Zins- und Amortisationslasten und den erzielten Betriebsüberschüssen ist daher ohne Anrechnung von Zinseszinsen auf den aufgelaufenen rückständigen Zinsen (Zinsschuld an den Kanton St. Gallen) der per Ende 1938 mit Fr. 8 821 987.— ausgewiesene Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung entstanden.

Den zweiten ausschlaggebenden Posten der Gewinn- und Verlustrechnung bilden die jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds mit annähernd Fr. 150 000.—. Dabei sind auf den heute abschreibungspflichtigen Teilen der ganzen Bahnanlage Prozentsätze für die Einlagen in den Erneuerungsfonds angenommen, welche nach den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte in den meisten Positionen zu niedrig sind. Es ist deshalb auch für alle Schweizerbahnen gerade gegenwärtig eine neue Beordnung für die gesetzlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds in Arbeit, welche zum Teil beträchtlich höhere Ansätze vorsieht und zudem noch neue Einlagen verlangt für Anlageteile einer Bahn, die bisher noch nicht abschreibungspflichtig waren (z. B. eiserne Brücken, Hochbauten etc.). Die Tendenz auf eine intensivere Ab-

schreibungspolitik wird mit Recht damit begründet, dass im Laufe der Jahre der Verkehr derart intensiviert worden sei, dass dadurch die Lebensdauer der durch den Betrieb hauptsächlich beanspruchten Anlagen gegenüber früheren Ansichten stark verkürzt werde und dass beispielsweise beim Rollmaterial für die Bemessung der nötigen Abschreibungen nicht mehr bloss die eigentliche Lebensdauer, sondern die stark gesteigerten Ansprüche des Publikums auf fortwährende Modernisierung des gesamten Rollmaterials mitberücksichtigt werden müssen. Aus diesen Bestrebungen auf vermehrte Einlagen in den Erneuerungsfonds wird auch für die BT schon in allernächster Zeit eine neue, vermehrte Belastung der Gewinn- und Verlustrechnung entstehen.

Aus der ganzen bisherigen Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung sind vornehmlich zwei Tatsachen zu erkennen: Einmal, dass der Betrieb der Bahn als solcher mit seinen immerhin beträchtlichen Betriebsüberschüssen als durchaus gesund anzusehen ist und in dieser Beziehung jeden Vergleich mit andern Bahnen aushält. Zweitens ist aber auch deutlich erkennbar, dass die bisherige Situation mit den jährlich zunehmenden Passivsaldi auf die Dauer unhaltbar ist und dass eine Sanierung des Unternehmens von der Kapitalseite her unumgänglich geworden ist.

Schlusswort

Die Betrachtung der finanziellen Ergebnisse, wie sie sich seit Bestehen der BT ergeben haben, müssen zur Erkenntnis führen, dass die Frage, ob diese Bahnunternehmung die ihr gestellten Aufgaben erfüllt hat und noch erfüllen wird, nicht von privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten aus betrachtet werden kann. Wohl in keinem Fall wurde das Privatinteresse der Aktionäre in so hervorragendem Masse geopfert zu Gunsten der, einer Eisenbahn übertragenen volkswirtschaftlichen, staatspolitischen und damit kulturellen Aufgaben. Die BT hat von allem Anfang an in grösstem Masse das heute allen wichtigeren schweizerischen Eisenbahnen innewohnende volkswirtschaftliche Prinzip verkörpert. Eine Würdigung der Bedeutung der BT kann daher heute genau so, wie es ihre Gründer getan hatten, nicht die nach Aussen ausgewiesene rechnungsmässige Rendite als Ausgangspunkt nehmen, sondern muss unter voller Würdigung allgemein wirtschaftlicher, staatspolitischer und militärischer Gesichtspunkte erfolgen.

Die anfänglich erhoffte Stellung der BT als sekundäre Zufahrtslinie zum Gotthard von internationaler Bedeutung wurde durch den Hinfall des ursprünglichen Projektes St. Gallen-Zug und durch die ökonomische Notwendigkeit zur Erhebung hoher Distanzzuschläge von Anfang an weitgehend erschüttert. Die in jüngster Zeit Tatsache gewordene Elektrifikation der Schweizerischen Südostbahn mit den wesentlich vermehrten und rascheren Fahrgelegenheiten auf der Linie Rapperswil-Arth-Goldau wird nun allerdings für die Zukunft in dieser Beziehung eine merkliche Korrektur zu Gunsten der BT bringen. Abgesehen von der stark gesunkenen Vermittlung eines Teils des direkten Verkehrs zwischen Deutschland einerseits und der Stadt St. Gallen und deren Hinterland anderseits, liegt die Hauptbedeutung der BT neben einem gewissen Anteil am direkten schweizerischen Verkehr, in der Bewältigung mehr lokaler Verkehrsaufgaben. Darin liegt aber gerade die volkswirtschaftliche Bedeutung unseres Unternehmens, indem es für die Nordostschweiz im allgemeinen, insbesondere aber für den Kanton St. Gallen in eigentlichem Sinne als Erschliesser des berührten Gebietes gelten muss. Den durch sie diesen Gegenden erbrachten Nutzen zum Ausdruck bringen, hiesse alle Vorteile aufzählen, die die Eisenbahnen ganz allgemein für unser Land gebracht haben, wie die Möglichkeit der Ansiedlung neuer oder Hebung bestehender Industrien, Schaffung grösserer Absatzmöglichkeiten für die hergestellten Produkte, Steigerung der Bodenpreise, Hebung und im Falle des Toggenburgs eigentliche Begründung eines erfolgversprechenden Fremdenverkehrs etc.

Die durch die Erstellung der BT geschaffenen Möglichkeiten erschöpfen sich aber nicht in diesen rein wirtschaftlichen und daher zahlenmässig erfassbaren Vorteilen, sondern werden durch die diesem Bahnunternehmen übertragene staatspolitische und staatserhaltende Mission in unschätzbarer Weise erweitert. Bei der unglücklichen Konfiguration des Kantons St. Gallen wäre es ohne die BT wohl kaum möglich gewesen, den geographisch nach Zürich gravitierenden Seebezirk und das Gasterland wirtschaftlich im heutigen Masse dem Kanton St. Gallen anzuschliessen; dasselbe gilt auch für die der Stadt St. Gallen näher gelegenen Gegenden, vorab für das Toggenburg und das Neckertal. Dass damit letzten Endes auch das staatliche Zusammengehörigkeitsgefühl in entscheidendem Masse verstärkt wurde und die Stadt St. Gallen auch tatsächlich zur Hauptstadt des ganzen Kantons wurde, ist das grösste Verdienst der BT auf kulturellem Gebiete und gibt ihr das Recht, den Namen einer St. Gallischen Staatsbahn für sich in Anspruch zu nehmen. Zu dieser, durch eine weitblickende Verkehrspolitik der massgebenden Männer ermöglichten Korrektur der Ungunst der Verhältnisse tritt noch die militärische Bedeutung der BT. Es braucht dabei nicht besonders aufgeführt zu werden, von welchem Nutzen diese leistungsfähige Eisenbahnlinie für den Aufmarsch der Armee, den Nachschub, die Evakuierung und grössere Dislokationen ist. Besonders unterstrichen werden soll hier nur die Tatsache, dass die Bedeutung der Eisenbahnen für die Landesverteidigung durch die jüngsten Kriegsereignisse ganz allgemein wieder neu in Erscheinung trat. Für die BT im besondern hat die politische Entwicklung im Norden ihre militärische Wichtigkeit unzweifelhaft gehoben, indem sie als Nord-Süd-Transversallinie für einen Grossteil der Nordostschweiz die kürzeste Verbindung nach der Innerschweiz bildet.

Die zu Gunsten einer solchen Eisenbahnpolitik aus allgemein volkswirtschaftlichen Erwägungen und Rücksichten erfolgte ungünstige Entwicklung der Rentabilitätsgrundlagen zeigt sich unzweideutig in dem bis 1938 auf Fr. 8 821 987.— angestiegenen Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung. Die seit dem Uebergang zum Staatsbahnsystem eigentlich dem Bunde obliegende Aufgabe des Ausbaues des nordostschweizerischen Eisenbahnnetzes hat damit für den Kanton St. Gallen eine bedrohliche finanzielle Belastung erbracht. Eine einlässliche Erörterung über die Notwendigkeit einer finanziellen Sanierung der BT, sowie die Begründung für den sich aus mannigfaltigen Gründen rechtfertigenden Ausgleich mit Bundesmitteln kann hier übergangen werden, nachdem der Wille zur Neuordnung der finanziellen Verhältnisse der schweizerischen Privatbahnen zur Tat geworden ist. Durch die Annahme des Bundesgesetzes über die Beteiligung des Bundes an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender privater Eisenbahnunternehmungen, vom 6. April 1939, hat das schweizerische Privatbahnproblem von der finanziellen Seite her eine vorbildliche Lösung erfahren.

Wenn auch das Gesetz den Kreis der in die Hülfsaktion des Bundes einbezogenen Privatbahnen durch eine allgemeine Umschreibung zieht, so erklärt doch die dazu verfasste Botschaft vom 23. April 1937 für unser Unternehmen: «Dass die gesetzlichen Voraussetzungen in bezug auf die . . Bodensee-Toggenburgbahn . . zutreffen, ist klar.»[1])

Damit erhält die BT dank «ihrer volkswirtschaftlichen und militärischen Bedeutung»[2]) auch die notwendige finanzielle Entlastung und es werden damit die Voraussetzungen geschaffen für einen neuen und auch in finanzieller Hinsicht erfreulicheren Abschnitt im Leben unserer Eisenbahnunternehmung. Da die Entlastung wohl in der Hauptsache nur auf dem Wege einer Verminderung der Zinsschuld möglich ist, ist auch der zweckmässigste Weg der Sanierung im wesentlichen schon vorgezeichnet. Dabei wird es allerdings notwendig sein, dass auch der Kanton St. Gallen nochmals ein letztes Opfer bringt zu Gunsten der finanziellen Konsolidierung der BT durch Säuberung der Bilanz von seinem Kontokorrentguthaben im Betrage von rund 9 Millionen Franken. Der Kanton St. Gallen wird damit die volkswirtschaftliche und staatspolitische Notwendigkeit des Weiterbestehens unserer schweizerischen Eisenbahnen an seiner Staatsbahn in einer Weise bekunden, die diese in noch grösserem Masse befähigt,

Dienerin des Verkehrs im Sinne eines Dienstes an unserer schweizerischen und vorab der st. gallischen Volkswirtschaft zu sein.

---

1) a. a. O. S. 45.
2) leg. cit. Art. 1.